



Indeling



Van gemeente
naar VN

Publiek/privaat

Van fysiek naar
digitaal

Privacy

Knip Ledig Erf



[ACHTER HET] NIEUWS

Knip niet voldoende om Ledig Erf leefbaar te maken

Ineke Inklaar | 15 januari 2024

Bootje varen?

Éénrichtingsverkeer én betalen

Vanaf 2030 een verbod

Oudegracht eenrichtingsverkeer en betalen voor boot in achtertuin: dit staat in Utrechts waterplan

 Marc van Rossum du Chattel

26 mei 2023, 18:34 • 4 minuten leestijd



Emissieloos

Op het Utrechtse stadswater wordt het vanaf 2030 verboden om met motorboten te varen, ook toeristen op doortocht zijn dan niet meer welkom als ze geen elektrische motor hebben. Het verbod wordt in fases ingevoerd, Utrechters moeten al vanaf 2025 over schakelen op elektrisch varen.

In de visie staan meer toekomstige verboden. Zo wordt een nachtelijke kanotocht over de Oudegracht verboden. Alleen vanaf 07.00 uur tot 23.00 uur mag er nog gevaren worden op het stadswater in Utrecht.



© RTV Utrecht / Marc van Rossum du Chattel

Kanaalstraat en Damstraat

Éénrichtings- verkeer

De gemeente Utrecht heeft het definitieve ontwerp voor de Kanaalstraat en Damstraat bekendgemaakt. In de straten mag straks maximaal 30 kilometer per uur worden gereden en het gebied moet leefbaarder en aantrekkelijker worden.

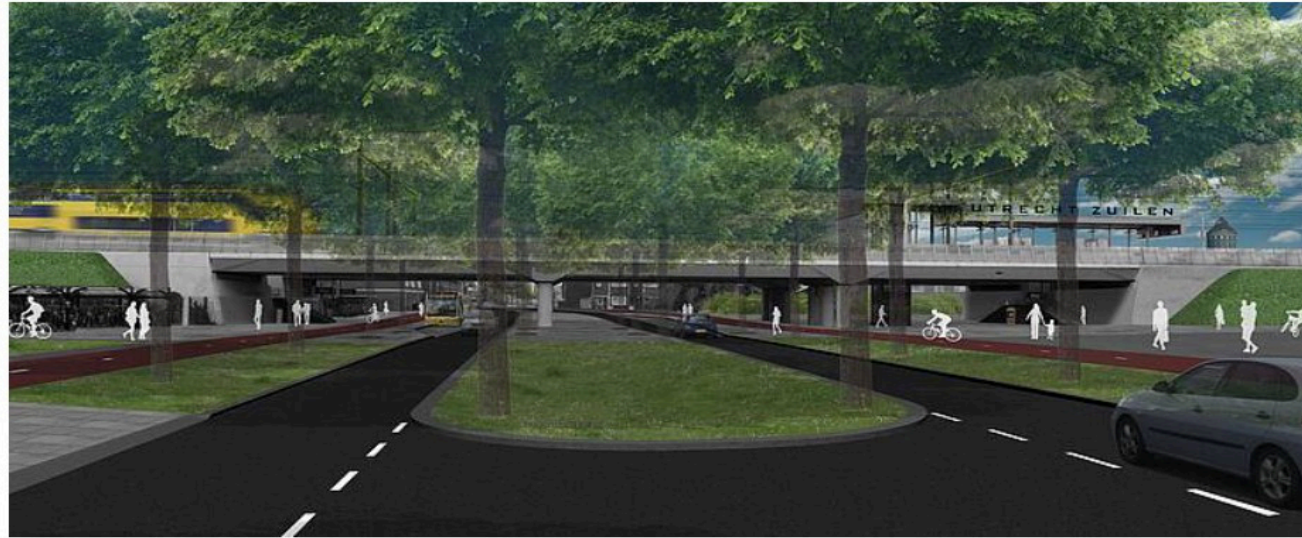
Er lag al een voorlopig ontwerp, maar nu is dus ook het definitieve ontwerp gepubliceerd. De gemeente komt met verschillende maatregelen om het gebied aantrekkelijker te maken, zodat 'een gezonde en aantrekkelijke Kanaalstraat en Damstraat met een multiculturele uitstraling' ontstaat.

Tekst loopt door onder de afbeelding



Westelijke stadsboulevard

Westelijke Stadsboulevard



Fase project:
in uitvoering

Waarschijnlijk klaar:
augustus 2025

De wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug richten we in als stadsboulevard. We veranderen de drukke verkeersweg in een veilige weg met groen en bomen. Een weg voor lokaal verkeer, waar u straks makkelijk en snel kunt oversteken.

Start zomer 2024



Het nieuwe, bredere fietspad langs de Marnixlaan

Nieuwe inrichting kruising Westelijke Stadsboulevard en Vleutenseweg

We verwachten voor de zomer van 2024 te starten met de nieuwe inrichting van het laatste deel van de Westelijke Stadsboulevard. Dit bestaat uit:

- de Thomas à Kempisweg
- de Spinozaweg
- de Vleutenseweg, tussen de kruising en de oprit naar de gele brug
- het Thomas à Kempisplantsoen

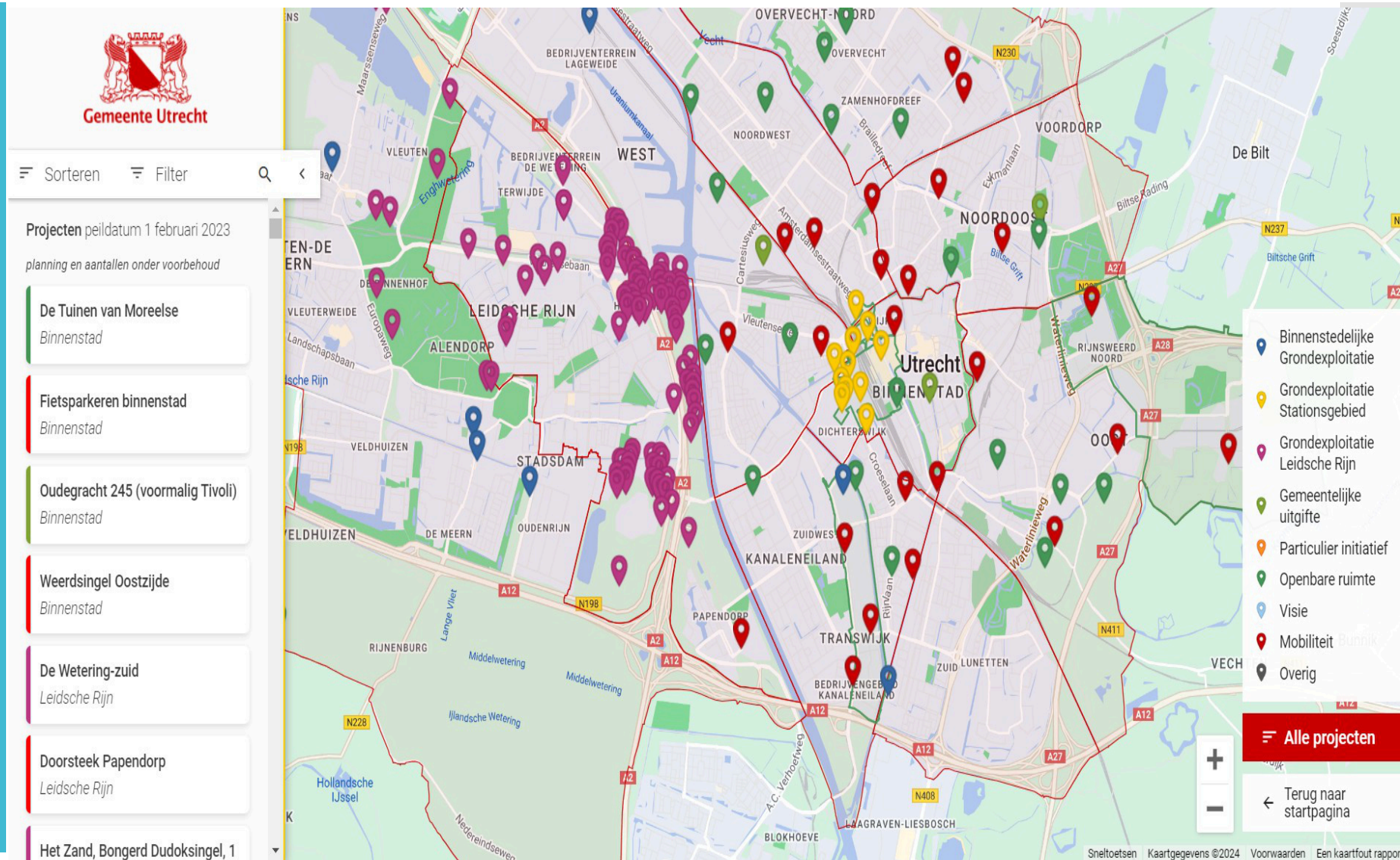
Voordat we beginnen, krijgen omwonenden meer informatie over de werkzaamheden. Zoals de planning en wat de werkzaamheden voor hen betekenen.

Dit is wat er komt:

- minder rijbanen (zo veel mogelijk 2 in plaats van 4 rijbanen voor auto's)
- brede middenbermen
- meer groen, meer bomen
- vrij liggende fietspaden (waar dat kan in 2 richtingen)
- voetpaden aan beide kanten van de weg
- slimme verkeerslichten, voor meer veiligheid en een betere doorstroming van fiets, auto en openbaar vervoer

Projecten Utrecht

<https://www.ruimtelijkeprojectenutrecht.nl/p49360/kaart>



Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

RSU 2040

15-07-2021

<https://bouwstenen.nl/sites/default/files/Utrecht%20dichtbij%20de%20tien%20minuten%20stad.pdf>



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Digitaal 2021

Reactie nota RSU & raadsbesluiten

<https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/e4791ada-7a35-4d9b-b31c-8205d2c96566>



Typ een zoekopdracht

Dashboard Vergaderingen Overzichten ▾ Wie is wie Vraagbaak Contact

U bevindt zich hier: Home / Vergaderingen / Raadsinformatiebijeenkomst

2024 ▾

2023 ▾

2022 ▾

2021 ▲

dinsdag 21 december

dinsdag 14 december

dinsdag 30 november

dinsdag 16 november

dinsdag 2 november

dinsdag 12 oktober

dinsdag 5 oktober

dinsdag 28 september

dinsdag 14 september

Raadsinformatiebijeenkomst

dinsdag 18 mei 2021

19:30 - 22:30

Locatie Digitaal

Voorzitter Per bijeenkomst is een raadslid gespreksleider

Agenda documenten Agendabundel 216 MB

Agendapunten

0 LET OP VERPLAATST NAAR 1 JUNI Actieplan zelfbeheer openbaar groen

Tijd:volgt

Beleidsveld: Openbare Ruimte/ wethouder Diepeveen

Digitale raadsinformatiebijeenkomst gesprek raadsleden met ambtenaren, er betrokkenen.

Agendeerders: Zwinkels (CDA), Virginia (GroenLinks), Van der Graaf (CU), Sturkenboom (Student&Starter), Snippe (PvdD),

Rijlaent Ieik (PvdA)

1. Wonen,
2. Openbare ruimte & groen
3. Maatschappelijke voorzieningen & werk
4. Mobiliteit"

Bijlagen

MWKZ-doc-Info-en-Bijdragen-deelnemers-WEB.docx 76 KB

bijdrage-deelnemer-RIB-MWKZ-SportUtrecht-Roeien.pdf 368 KB

Bijdrage-deelnemer-RIB-MWKZ-Roeiverenigingen-info-in-7-slides.pdf 933 KB

Bijdrage- SportUtrecht Roeien in Utrecht-RIB MWKZ- 18 mei 2021.pdf 369 KB

RIB MWKZ- Bijdrage St speelruimte kenniscentrum buitenspelen.pdf 902 KB

1.1 Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 uitwerking van de Ruimtelijke Agenda

22/3 Toevoeging de per abuis vergeten zin 'of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren' toegevoegd aan de alinea geheimhouding op pagina 2.

Bijlagen

Dossier 1535 voorblad.pdf 18 KB

Raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, aanvulling PlanMER en nieuwe wandel- en fietsbruggen..docx 71 KB

Raadsbrief Toelichting besluitvorming Merwedekanaalzone.docx 80 KB

Bijlage raadsbrief - Schematisch overzicht besluitvormingstraject Merwedekanaalzone 2021.pptx 43 KB

Uitgebreide context plannen Merwedekanaalzone.docx 43 KB

Raadsbesluit:
15-07-2021

RSU 2040

<https://ureka.utrecht.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi1.ibabs.eu%2Fpublicdownload.aspx%3Fsite%3DUtrecht%26id%3D8efcd8d7-9ad5-43ec-bfd9-3ec1ac7fb61f>



Op grond van het bepaalde in artikel 4 lid 4 en artikel 10 lid 2 van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht en het besluit van de voorzitter van het centraal stembureau inzake het definitief verzoek raadgevend referendum RSU 2040 d.d. 29 september 2021 is dit raadsbesluit opnieuw bekend gemaakt op 29 september 2021. Het raadsbesluit treedt in werking op 30 september 2021.

Raadsbesluit

Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Trix Aarts
Zaaknummer	8272740/20210413/b
Jaargang en nummer	2021, nr. 76
Vergaderdatum Raad	<u>15 juli 2021</u>
Geheim	Nee

De raad besluit:

1. De visie 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040' (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
 - a. De groene stad
 - b. De verbonden stad
 - c. De compacte stad
 - d. De betaalbare en inclusieve stad
 - e. De toekomstbestendige stad
 - f. De vertraagde stad

2023

<https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/meedoen-aan-onderzoek/>



Home > Bestuur en organisatie > Beleid en omgevingsvisie

Gesprekken over de toekomst van Utrecht



Ronde 1: online vragenlijst en straatinterviews

In de zomer van 2023 gaven 4653 mensen antwoord op verschillende vragen. Dit deden ze via een online vragenlijst of tijdens een straatinterview.

Belangrijkste uitkomsten ronde 1

De volgende 3 belangrijke onderwerpen kwamen naar voren. Over deze onderwerpen gingen we in ronde 2 verder in gesprek met Utrechters.

Veel behoefte aan meer groen, maar invulling varieert



Rust en drukte: de meningen zijn verdeeld



Zorgen over de veranderende stad



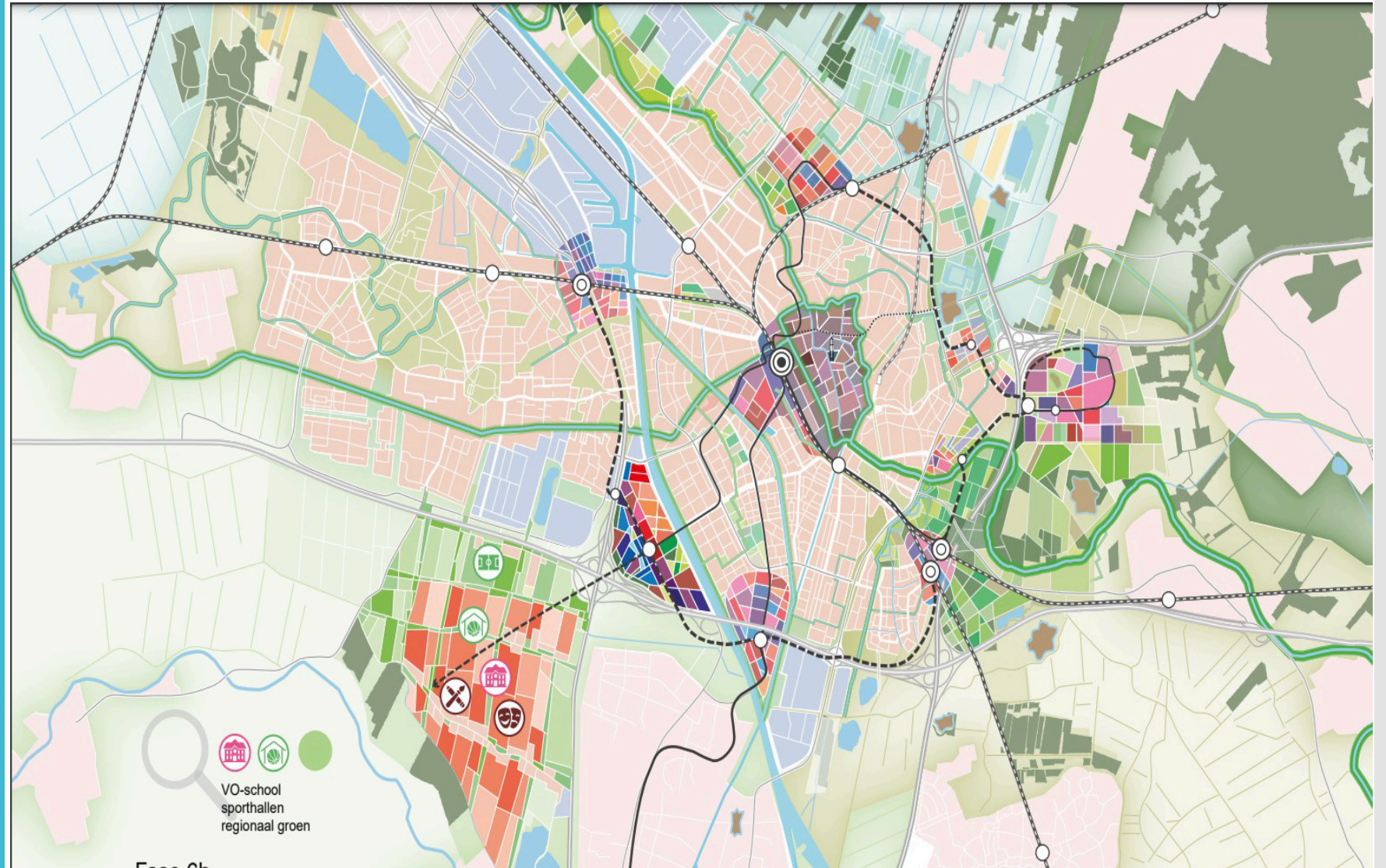
Resultaten online vragenlijst (zomer 2023)

Bekijk de resultaten van de online vragenlijst



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

RSU 2040



Algemeen

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

Historische binnenstad

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Stationsgebied en Beurskwartier

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

Aangrenzende gebieden rondom het centrum

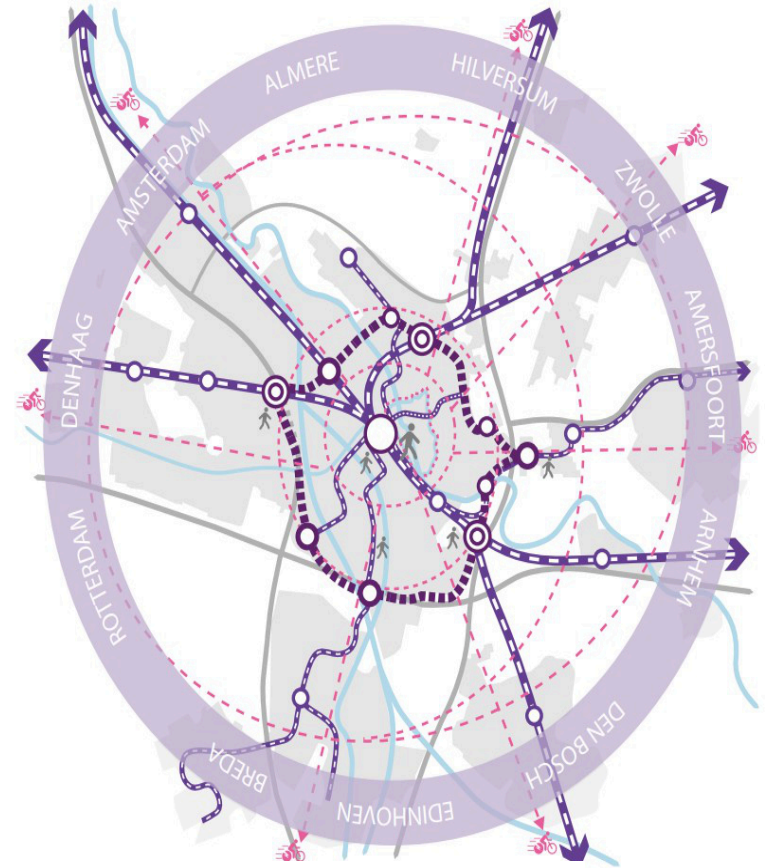
13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.

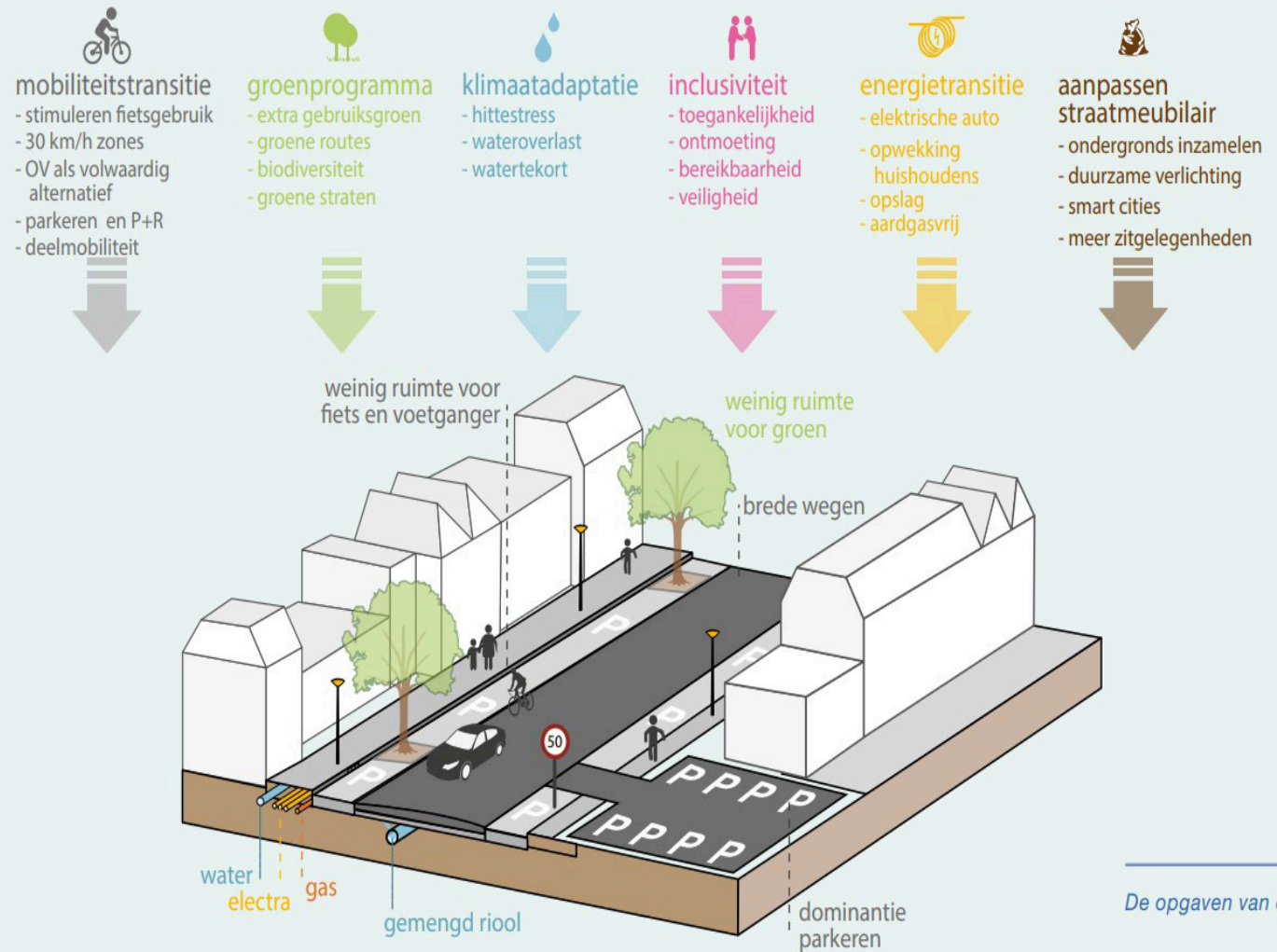
11 uitgangspunt en RSU



8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaa sprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk

verbouwing openbare ruimte



Mobiliteit en zero emissie zone



Slim parkeren

Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



Slim sturen

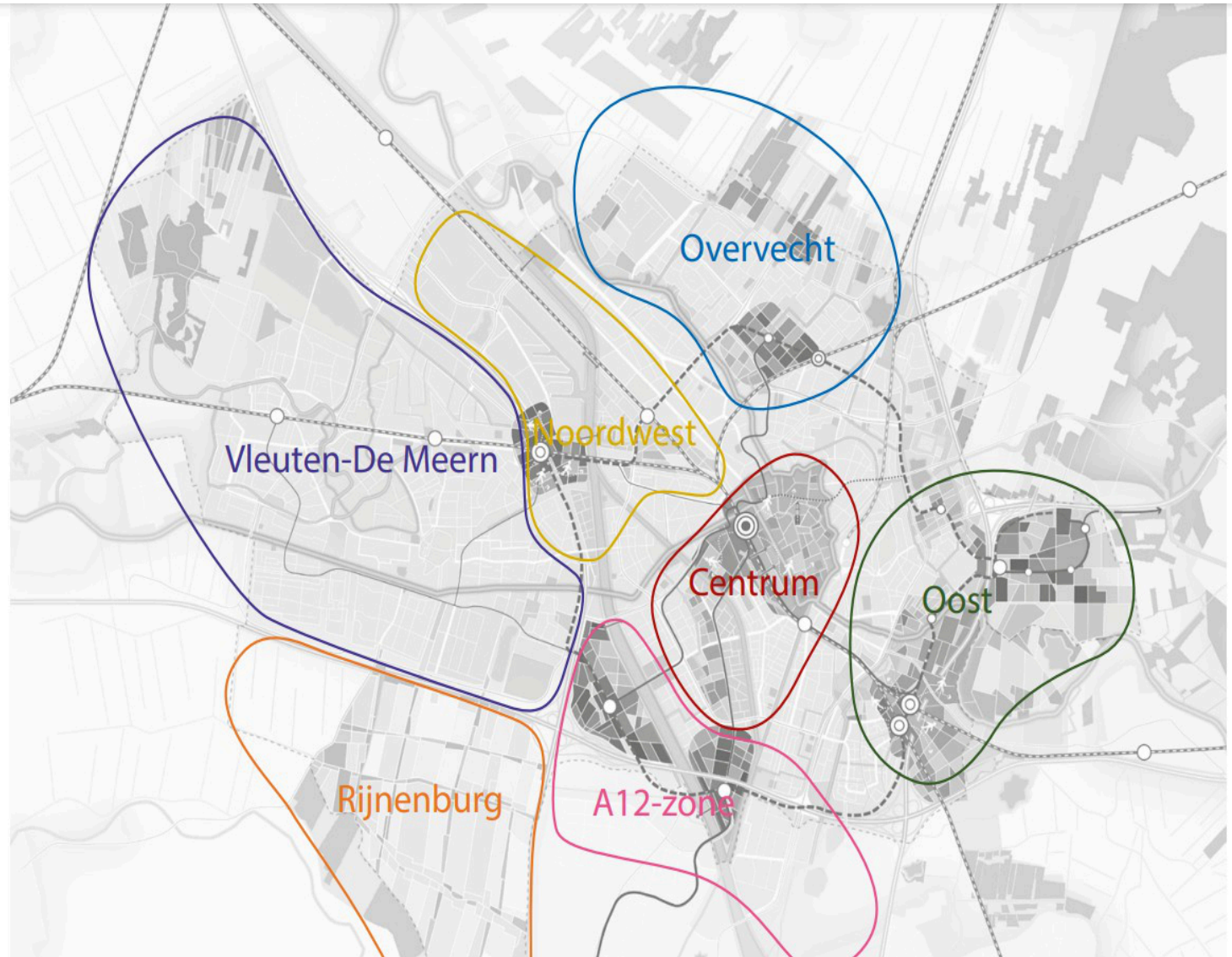
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevrage naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personenvervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluiswanden in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

10 minuten stad met 7 gebieden



Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

Algemeen

- 1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.
- 2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.
- 3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

Historische binnenstad

- 4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.
- 5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

- 6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en

- 7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

Stationsgebied en Beurskwartier

- 8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.
- 9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.
- 10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.
- 11 Ontwikkeling kantoren en woningen

- 12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fietsen en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

Aangrenzende gebieden rondom het centrum

- 13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.
- 14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.
- 15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.
- 16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.

Noord- Noordwest

6.2 Noord-Noordwest

Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

Huidige kwaliteiten

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

Opgaven voor Noordwest tot 2040

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen 'werken' en 'energie' landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

Overvecht

Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijk economie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

Utrecht Oost & A12 zone

Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf

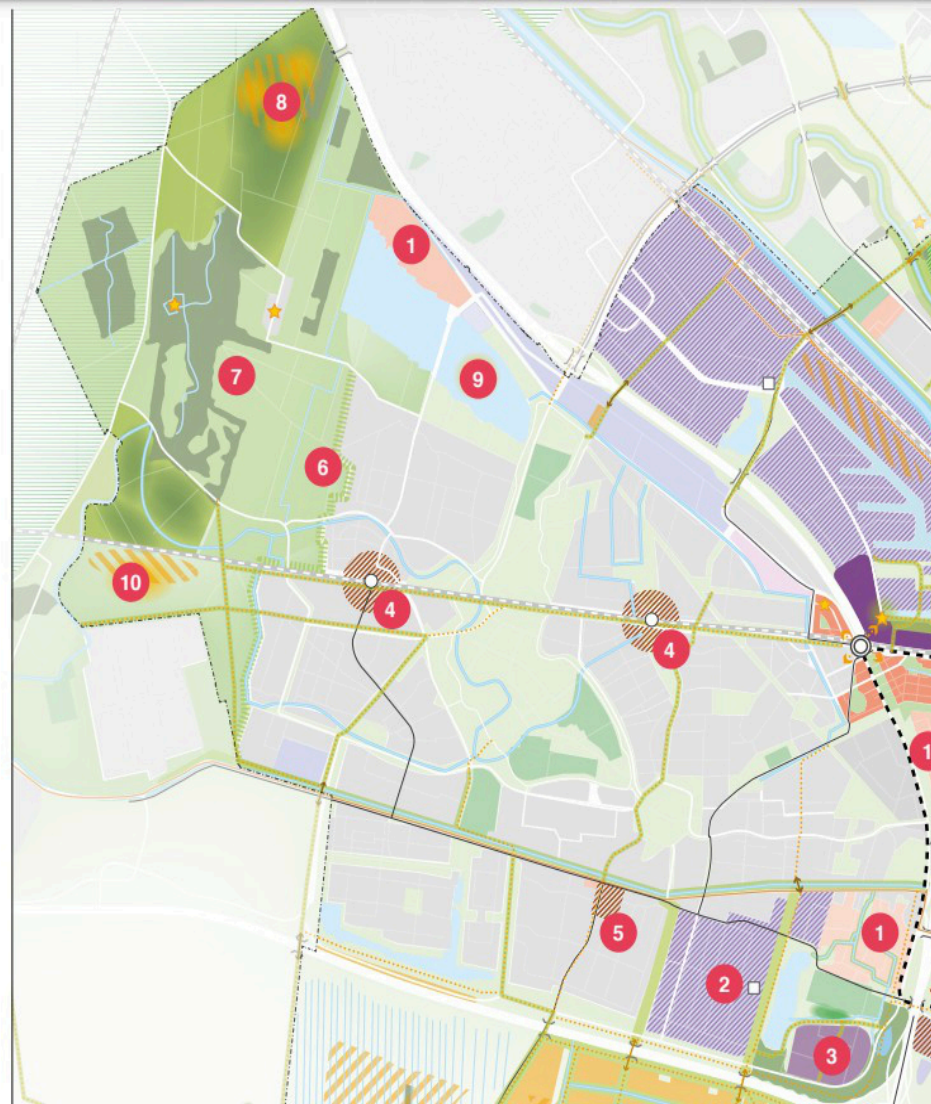
Opgaven voor de A12 zone tot 2040

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

14

Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.

Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern



Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

energieopwekking

- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

verstedelijking

- harde plancapaciteit lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

mobilitietstransitie

- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding uit verkenkend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

Wie betaalt dit?

Rijksoverheid, EU
de bewoners:
De baathebber!

8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen: ←

Surplus parkeerinkomsten

In de Parkeervisie⁴⁸ wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsporg en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.

Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

Nationaal Groeifonds

Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

MIRT-programma

In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning 'OV en wonen' een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen⁴⁹). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

Woningbouwimpuls

De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheidsmaatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

2020

<https://ureka.utrecht.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi1.ibabs.eu%2Fpublicdownload.aspx%3Fsite%3DUtrecht%26id%3Da3840a7c-e52d-4147-9bd9-fa4f759250bd>



voorstel aan de raad

Opgesteld door	Ontwikkelorganisatie Ruimte Ittersum, L.W. van (Wilbert)
Kenmerk	6876294
Vergadering	
Vergaderdatum	
Geheim	Nee
Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling

Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1. Voor het ontwikkelen van de RSU 2040 als uitgangspunten vast te stellen:
 1. Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad;
 2. De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten binnenstedelijk rondom knooppunten, (2) verdichten binnenstedelijk, (3) verdichten aan de randen van de stad rondom knooppunten, en (4) buiten de stad;
 3. De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitlea en gebruikt hierbij de barcode-

8. De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto;

Parkeerbeleid voor de fiets en de auto:

<https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/parkeren/>



[English](#) [Lees voor](#)

zoeken in omgevingsvisie

ZOEKEN

Wonen en leven

Zorg en onderwijs

Werk en inkomen

Ondernemen

Bestuur en organisatie

Omgevingsvisie

Thematisch beleid

Parkeerbeleid fiets en auto



1 Grootstedelijke ontwikkelingsgebieden

Bekend zijn natuurlijk initiatieven in de grootstedelijke gebieden, zoals de Merwedekanaalzone in Utrecht waar een autoloze wijk van 8000 tot 10.000 woningen wordt gebouwd. De parkeerplaatsen in de wijk zijn uitsluitend bestemd voor deelauto's, hetgeen tot een feitelijke parkeernorm van 0,3 leidt. Ook in de Cartesiusdriehoek, die wat verder van het centrum ligt, wordt dit concept uitgerold met eenzelfde norm.

> Bedrijventerreinen

> Bodem, grondwater en ondergrond

> Erfgoed

Parkeren?

Parkeervisie

‘Ruimte voor de buurt’.

Parkeren voor bewoners

Bewoners van de gemeente Utrecht, die toch een auto willen bezitten, maar geen plek voor de deur hebben om deze te parkeren, stimuleren we om hun auto op een parkeerplek aan de rand van de stad te parkeren. De huidige P+R's (Westraven, Utrecht Science Park) zijn hier zeer geschikt voor. Vanaf deze parkeerplek kunnen de bewoners immers makkelijk de snelweg op in alle richtingen. Om bij de auto te komen, zijn dan wel goede fiets- en OV-verbindingen en een thuiskomgarantie benodigd (ook voor de avond en de nacht). Hierbij richten we ons in eerste instantie op nieuwe bewoners van grote ontwikkellocaties. In deze gebieden zorgen we dat er beperkt parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Maar ook voor bewoners van bestaande wijken is P+R beschikbaar als een variant op de parkeervergunning. Naar verwachting is dit ook voor bewoners van de binnenstad interessant, als alternatief voor een schaarse plek voor de deur of een duurdere plek in een binnenstads-garage. Deze ontwikkeling zal naar verwachting de komende 20 jaar stapje voor stapje groeien.



7. Slim parkeren (stap 4)

Parkeervisie

In de Parkeervisie ‘Ruimte voor de Buurt’, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.

Structuurvisie Utrecht 2015-2030



Gemeente Utrecht

Centrum kanaleiland deelgebied 3

Plan: Centrum kanaleiland deelgebied 3
Status: onherroepelijk
Plantype: bestemmingsplan
IMRO-Idn: NL.IMRO.0344.BPCENKANDEELGEB3-0601

Toelichting > Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders > 2.4 Gemeentelijk beleid

Toelichting

Regels

2.4 Gemeentelijk beleid

- [2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015-2030 \(2004\)](#)
- [2.4.2 Hoogbouwvisie "Waar wel en waar niet hoog?" \(2004\)](#)
- [2.4.3 Welstandsnota \(2004\)](#)
- [2.4.4 Wonen in een sterke stad 2009 - 2019 \(2009\)](#)
- [2.4.5 Waterplan](#)
- [2.4.6 Economisch profiel Utrecht 2010 \(2003\)](#)
- [2.4.7 Stedelijk horecabeleid \(2007\)](#)
- [2.4.8 Strategisch kader functiemenging en kleinschalige bedrijfshuisvesting \(2000\)](#)
- [2.4.9 Ontwikkelings- en toetsingskader grootschalige leisurevoorzieningen \(2003\)](#)
- [2.4.10 Groenstructuurplan Utrecht \(2004\), Visie ARK \(in ontwikkeling\) en Bomenvisie \(2009\)](#)
- [2.4.11 Gemeentelijk archeologiebeleid](#)
- [2.4.12 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan; GVVP \(2005\)](#)
- [2.4.13 Parkeernota \(2003\) en Nota partiële herijking parkeernormen Utrecht \(2008\)](#)
- [2.4.14 Fietsnota Verder met de Fiets](#)
- [2.4.15 Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht \(2008\)](#)
- [2.4.16 Nota externe veiligheid \(2007\)](#)
- [2.4.17 Wijkvisie Zuidwest 2003 - 2013 \(2004\)](#)
- [2.4.18 Ruimtelijke Visie Kanaleiland \(2005\)](#)
- [2.4.19 Vernieuwingsplan \(2003\) en Structuurplan Centrumgebied Kanaleiland \(2006\)](#)
- [2.4.20 De Utrechtse Opgave \(DUO\)](#)
- [2.4.21 Bodembeleid](#)

2.4.1 Structuurvisie Utrecht 2015-2030 (2004)

Voor de stad Utrecht is een structuurvisie vastgesteld. Hierin zijn de drie kern kwaliteiten van de stad uitgewerkt in de drie perspectieven: De Markt, Het Podium en De Binnentuin. Het centrumgebied Kanaleiland is verboden aan het ontwikkelingsperspectief "De Markt". Dit perspectief sluit aan bij de kern kwaliteit:

VIEWER

[Lees hier meer over dit bestemmingsplan.](#)



Ruimtelijke visie Overvecht 2004-2020

24-11-2005

https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/gebiedsbeleid/_overvecht/2005-11-ruimtelijke-visie-overvecht-2004-2020.pdf



24 november 2005

Gewijzigd n.a.v. commissiebehandeling 01-09-2005



Gemeente Utrecht
Dienst Stadsontwikkeling

Ruimtelijke visie Overvecht 2004 - 2020

24 november 2005

Gewijzigd n.a.v. commissiebehandeling 01-09-2005

Structuurvisie
Randstad
05-09-2008

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31089-21-b3.pdf>

**STRUCTUURVISIE
RANDSTAD
2040**

**NAAR EEN DUURZAME
EN CONCURRERENDE
EUROPESE TOPREGIO**

Structuurvisie Randstad 2040

vastgesteld in de
Ministerraad van
05-09-2008

<https://www.commissie-emer.nl/docs/mer/p20/p2028/2028-103pb.pdf>

Tabel 2-1: Principes en ruimtelijke keuzes uit Structuurvisie 2040.

Principe	Ruimtelijke keuze
Leven in een veilige klimaatbestendige en groenblauwe delta	Randstad blijven beschermen tegen overstromingen
	Anticiperen op toenemende verzilting en watertekort
	Van Groene Hart naar Groenblauwe Delta
Kwaliteit maken door een sterkere wisselwerking groen, blauw en rood	Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie
	Transitie van landbouw
	Ontwikkeling van groene woon- en werkmilieus gekoppeld aan groenblauwe opgave
	Ontwikkeling groenblauwe kwaliteit bij de steden in de vorm van metropolitane parken
Wat internationaal sterk is, sterker maken	Benutten en versterken (inter)nationale topfuncties door middel van <ul style="list-style-type: none">- Versterken en benutten internationale, metropolitane kansen regio Amsterdam- Uitbouwen toppositie Rotterdamse haven door innovatie, transformatie en ontwikkelen havennetwerk- Versterken van de hubfunctie van Schiphol mede in relatie met het onderzoek naar eventuele uitplaatsing naar Lelystad en Eindhoven- Versterken en uitbouwen van Den Haag als internationale stad van recht, vrede en veiligheid- Versterken van centrumfunctie van de greenports- Versterken nationale potenties Utrecht als draaischijf en kennisstad- Versterken hoogwaardige economische clusters rond de zes universiteiten in de Randstad
	Verbeteren van de (inter)nationale verbindingen tussen de Randstad en andere stedelijke regio's
Krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid	<u>Opschalen van de stedelijke regio's: bundeling en klimaatbestendige inrichting van verstedelijking met ruimte voor werklocaties, verbetering van OV- en wegbereikbaarheid en centrumontwikkeling op het niveau van de noordelijke en zuidelijke Randstad</u>
	Optimaal benutten en klimaatbestendig inrichten van de binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen (door transformeren, herstructureren en intensiveren)
	Uitvoeren Schaalsprong Almere in relatie met ontwikkeling regio Amsterdam, bereikbaarheid en ecologische verbetering IJmeer-Markermeer

RANDSTAD
TOP REGIO

MONEY
MONEY

WE GAAN
VOOR HET
TOPSEGMENT!

EN WIE
SCHENKT
UW WIJN
DAN?



14-02-'08
peti
©witdevinciers
8

WIE MAG ER WONEN?



WOW!
JOLLY JUMPER,
WIJ NADEREN
EEN TOP REGIO

RANDSTAD

IT IS
LONELY AT
THE TOP



13-02-'08
peti
©witdevinciers
8

Nationale Omgevings- Visie

NOVI

[Home](#)[Nota Ruimte](#)[NOVEX](#)[Mooi NL](#)[NOVI-conferentie](#)[Samenwerking en uitvoering](#)[Actueel](#)[Publicaties](#)

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Hoe komt er orde in de ruimte en ruimte in de orde?

Nederland staat aan de vooravond van een grote verbouwing. Er moet veel op een klein oppervlak. Dat vraagt om keuzes, slimme combinaties en innovaties. En om nationale regie op de ruimtelijke ordening. Op een goede verdeling van de ruimte, maar ook op de kwaliteit van de leefomgeving. Zodat we met trots een mooi en duurzaam Nederland kunnen overdragen aan de generaties na ons. De stappen die genomen worden, staan beschreven in het [programma NOVEX](#) en het [programma Mooi Nederland](#). Deze leiden met de aanscherping van de NOVI tot [nieuw nationaal ruimtelijk beleid](#).

Naar een nieuwe Nota Ruimte

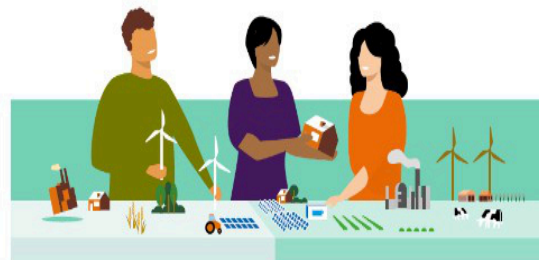
Doe en denk mee



Save the Date Webinar Nota Ruimte – 25 januari 2024

Naar een nieuwe Nota Ruimte

Doe en denk mee



Online raadpleging over inrichting Nederland van start



Contourennotitie schetst eerste richtingen voor nieuwe Nota Ruimte

NOVI Nationale Omgevings Visie

17-05-2022



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van BZK

Turfmarkt 147
Den Haag
www.rijksoverheid.nl
www.facebook.com/minbzk
www.twitter.com/minbzk
[www.linkedin.com/company/
ministerie-van-bzk](https://www.linkedin.com/company/ministerie-van-bzk)

Kenmerk
2022-0000268154

Uw kenmerk

Datum 17 mei 2022
Betreft Ruimtelijke ordeningsbrief

Voor deze brief is gebruik gemaakt van een reeks van recente studies en – adviezen, zoals het Interdepartementaal Beleidsonderzoek Ruimtelijke Ordening (IBO RO), het advies van de Studiegroep Ruimtelijke inrichting Landelijk Gebied, studies van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB), en het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (Rli) 'Geef richting, maak ruimte'. De komende tijd zal deze brief in de verschillende programma's en uiteindelijk in de aanscherping van de NOVI zelf uitgewerkt worden. Stap voor stap geeft het kabinet daarmee antwoord op de verschillende adviezen en studies. De adviezen vragen om een versterking van de Rijksregie in de ruimtelijke ordening met aandacht voor de rol van het midden

22 nationale programma's

<https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/mooi+nl/default.aspx>

Contact

LEES HIER DE NOVI

Home

Nota Ruimte

NOVEX

Mooi NL

NOVI-conferentie

Samenwerking en uitvoering

Actueel

Publicaties

Zoeken



Duurzame landbouw & Natuur



Voor dit thema ontwerpen we handelingsperspectieven op gebiedsniveau voor deze 3 subthema's: 1. Natuur en landbouw verweven: groenblauwe dooradering van het landelijk gebied; 2. Iconisch landelijk gebied: nieuwe

Energie & circulaire economie



Voor dit thema ontwerpen we handelingsperspectieven op gebiedsniveau voor deze 3 subthema's: 1. Clusters van grootschalige bedrijfsvestigingen; 2. Energienetwerken: ruimtelijk vormgeven

Leefbare steden & regio's



Voor dit thema ontwerpen we handelingsperspectieven op gebiedsniveau voor deze 3 subthema's: 1. Groen en gezond leven in de stad: meer ruimte voor natuur, bewegen en ontmoeten; 2. Woonwijken van de

Rapport Water en Bodem Sturend in de Stad (Leefbare Steden & Regio's).pdf

NOVI
Mooi NL

Leefbare steden en regio's

De eerste NOVI-monitor is eind september 2020 gepubliceerd. Dit is de nulmeting.

https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/mooi+nl/publicaties_mooi+nl/default.aspx#folder=2317892

HandlerDownloadFiles.ashx 5 / 37 | - 123% + | [Icons]

🎯 Hoogstedelijke knooppunten **→** 🎯 Woonwijken van de toekomst 🎯 Groen en gezond leven in de stad

Hoogstedelijke knooppunten kenmerken zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik. Deze gebieden zijn vaak hoogwaardige openbaar vervoerscentrumgebieden hebben over het algemeen een hoge dichtheid en combinaties van woningbouw, commerciële en hoogwaardige werklocaties.

Naast de hoge grondprijs, zijn de landbouwgebieden direct in de stationsomgeving. Dit kan tot technische randvoorwaarden die bijvoorbeeld (bestand zijn tegen geluid en trillingen) in de nabijheid van het OV kan vaak gehanteerd worden.

Voor de druk gebruikte openbare ruimte speelt de vraag hoe de schaarse ruimte het best kan worden ingezet als kwalitatieve route en verbinding. Dit is niet alleen boven de grond schaars: onder de grond zijn parkeergarages, fietsenstallingen en veel kabels en leidingen te vinden. Dit kan tot problemen met onderhoud, is de leefomgeving verslechterd. Er is behoefte aan een kwaliteitsimpuls, zowel in de woningen als de openbare ruimte.

Naoorlogse wijken kenmerken zich door de grote nadruk op auto's. Dit kan tot problemen met onderhoud, is de leefomgeving verslechterd. Er is behoefte aan een kwaliteitsimpuls, zowel in de woningen als de openbare ruimte.

Groen-blaue en gezonde netwerken dragen bij aan een leefbare stad. Dit kan tot problemen met onderhoud, is de leefomgeving verslechterd. Er is behoefte aan een kwaliteitsimpuls, zowel in de woningen als de openbare ruimte.

Stedelijke verdichting vraagt om slimme ontwerpen, met ruimte voor klimaatadaptatie en stadsnatuur. In plaats van geparkeerde auto's, zal ruimte worden gemaakt voor lopen en fietsen, groen en water. Corridors tussen stedelijk groen, buitengebieden en natuur bieden ruimte voor aantrekkelijke fiets- en wandelroutes: groen-blaue netwerken voor mens, plant en dier, die stad, stadsrand en dorp met het buitengebied verbindt.

zowel in bestaand als nieuw. Dit kan tot problemen met onderhoud, is de leefomgeving verslechterd. Er is behoefte aan een kwaliteitsimpuls, zowel in de woningen als de openbare ruimte.

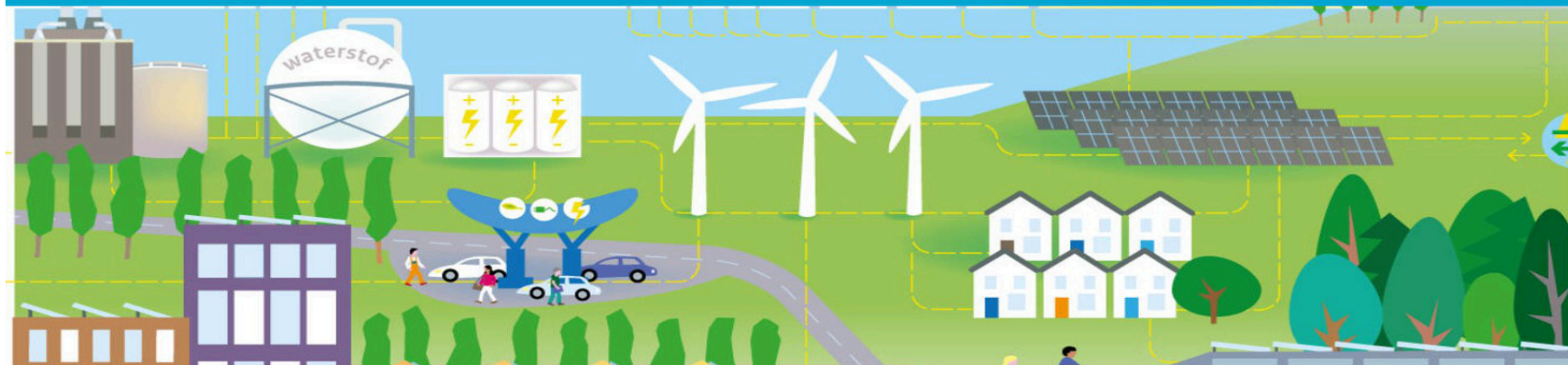
maakt inclusieve en autoluwe stad verdicht is er juist ook ruimte voor lopen en fietsen, groen en water. Corridors tussen stedelijk groen, buitengebieden en natuur bieden ruimte voor aantrekkelijke fiets- en wandelroutes: groen-blaue netwerken voor mens, plant en dier, die stad, stadsrand en dorp met het buitengebied verbindt.

Klimaatakkoord
28-06-2019

Afspraken
mobiliteit



Klimaatakkoord > Afspraken van het Klimaatakkoord



- > Nieuws
- > Documenten
- > Activiteiten
- > Vraag en antwoord
- > Afspraken voor Elektriciteit
- > Afspraken voor Gebouwde omgeving
- > Afspraken voor Industrie
- > Afspraken voor Landbouw en landgebruik
- > Afspraken voor Mobiliteit
- > Samenhang tussen sectoren
- > Organisatie
- > Hoe het Klimaatakkoord tot stand kwam

In 2030 moet de CO₂-uitstoot in Nederland met ten minste 55% zijn gedaald, als opmaat naar een klimaatneutraal Nederland in 2050. Het beleidsprogramma is gericht op 60% CO₂-reductie in 2030 en beschrijft de hoofdlijnen van het beleid voor de komende jaren om klimaat neutraal te zijn in 2050.

Elze van
Hamelen

Koers 2030

Habitat I en II

<https://koers2030.nl/HOME/>



[HOME](#) [IN HET KORT](#) [DOSSIERS](#) [VIDEO'S](#) [EXTERNE LINKS](#) [CONTACT](#)



IN HET KORT

De voorgenomen verdrijving van veel boeren van hun land en vissers van de zee, heeft nauwelijks met klimaat van doen. Het gaat om bezitname van land en centralisering van de voedselproductie.

Verenigde Naties 1976

Habitat-I 'menselijke nederzettingen'

handboek voor smart city:
https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/11/managingsmartcitygvnc_e_playbook.pdf



United Nations

Conferences | Habitat

Search



A-Z Site Index

Home

Vancouver 1976

Istanbul 1996

New York 2001

Quito 2016

UN Conferences



| View of a meeting in the conference room during Habitat I in Vancouver. From left to right: Enrique Penalosa, Secretary General of Habitat, Barney Danson (Canada), Conference President, Uner Kirdar, Conference Secretary and Adolf Ciborowski, General Rapporteur, June 10, 1976 Vancouver. UN Photo/Yutaka Nagata

United Nations Conference on Human Settlements - Habitat I
Vancouver, Canada, 31 May-11 June 1976

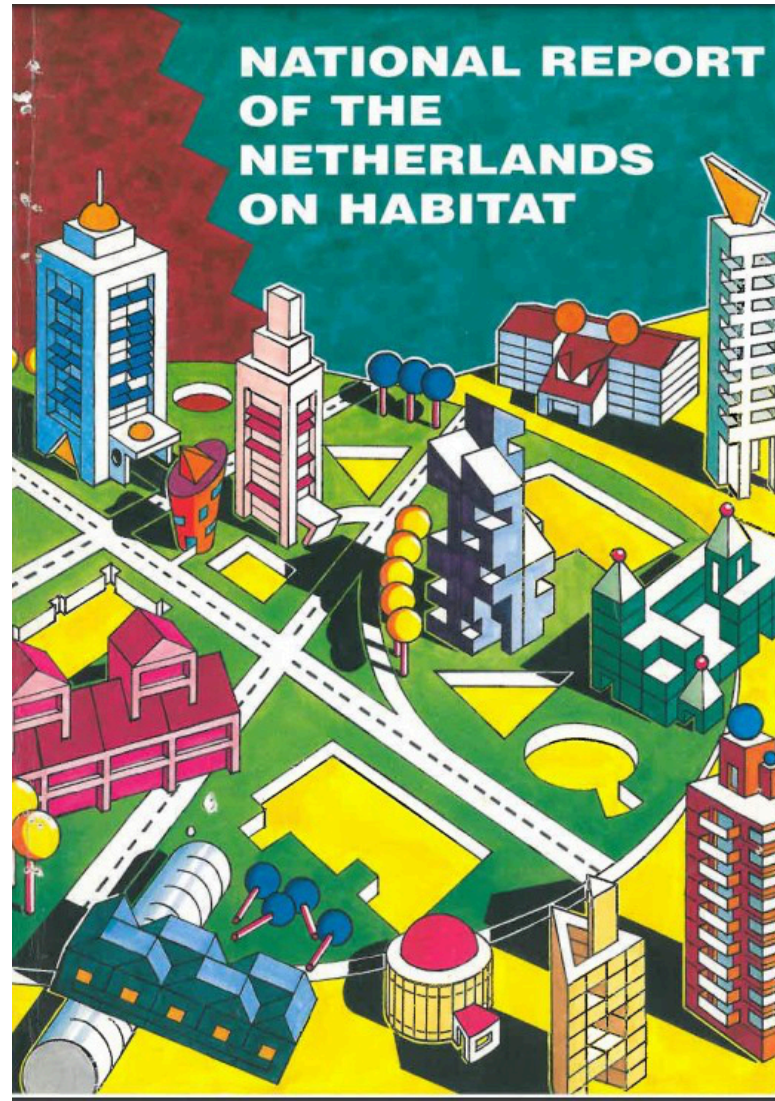
Vancouver Declaration on Human Settlements 1976

The Vancouver Declaration On Human Settlements

Uncontrolled urbanization and consequent conditions of overcrowding, pollution, deterioration and psychological tensions in metropolitan regions;

From the report of Habitat: United Nations Conference on Human
Settlements, Vancouver, Canada, 31 May to 11 June 1976

VN-Habitat III Nederland 2014



Input from the Netherlands to the Habitat III preparatory process

Answers to questions

This report was compiled by the Ministry of the Interior and Kingdom Relations, the Ministry of Infrastructure and the Environment, and the Association of Netherlands Municipalities, which are jointly responsible for its content. Additional material was provided by the Ministry of Economic Affairs and the Ministry of Foreign Affairs

The Hague, July 2014

Van Green Deal naar de gemeente

<https://cor.europa.eu/en/engage/Documents/Glocal%20Declaration%20towards%20COP28.pdf>



Declaration "EU Green Deal: from local to global"

This declaration aims to contribute to the LGMA COP28 Roadmap

We, local and regional authorities from all over the world, following the works of the UNFCCC COP27, acknowledge the efforts of the Parties to reach an agreement to align the climate ambition and to support a just transition that includes energy security. However, without the full engagement of their subnational governments the path to climate neutrality and a resilient future will take longer.

We therefore call on UNFCCC to:

- Reinforce the formal recognition of the role of subnational governments in the fight against climate change, starting from a formal inclusion of Regionally and Locally Determined Contributions (RLDCs) as a complement to Nationally Determined Contributions (NDCs), National Adaptation Plans (NAPs) and to include a section on climate commitments, actions and achievements undertaken by subnational governments in the national inventory reports of the Paris Climate Agreement transparency framework.
- Propose Parties to systematically step up their effort towards an effective multilevel climate governance, and allow for effective and long-term coordination mechanisms for the implementation of the Paris Agreement at regional and local levels, with national governments.
- Consider that vulnerable groups suffer the most from the negative impacts of the climate-related crisis and that a just transition needs to fully accommodate the social effects through designated support and direct climate funding to the regional and local level.
- Work in partnership with UNCBD and UNDP towards a consistent framework for climate neutrality and resilience, biodiversity protection and sustainable development. We welcome the Edinburgh Declaration on the post-2020 global biodiversity framework, example of an inclusive "whole of government"

Verenigde Naties
1945

Habitat I 1976



*Verklaring van
Vancouver*

Rio de Janeiro 1992



Agenda 2030



Natura 2000, EU
herstelwet &
Greendeal, OneHealth

Zijn ingesteld voor het **oplossen van wereldproblemen** (vanaf begin van de industriële revolutie en industriële landbouw) dmv duurzame ontwikkeling:

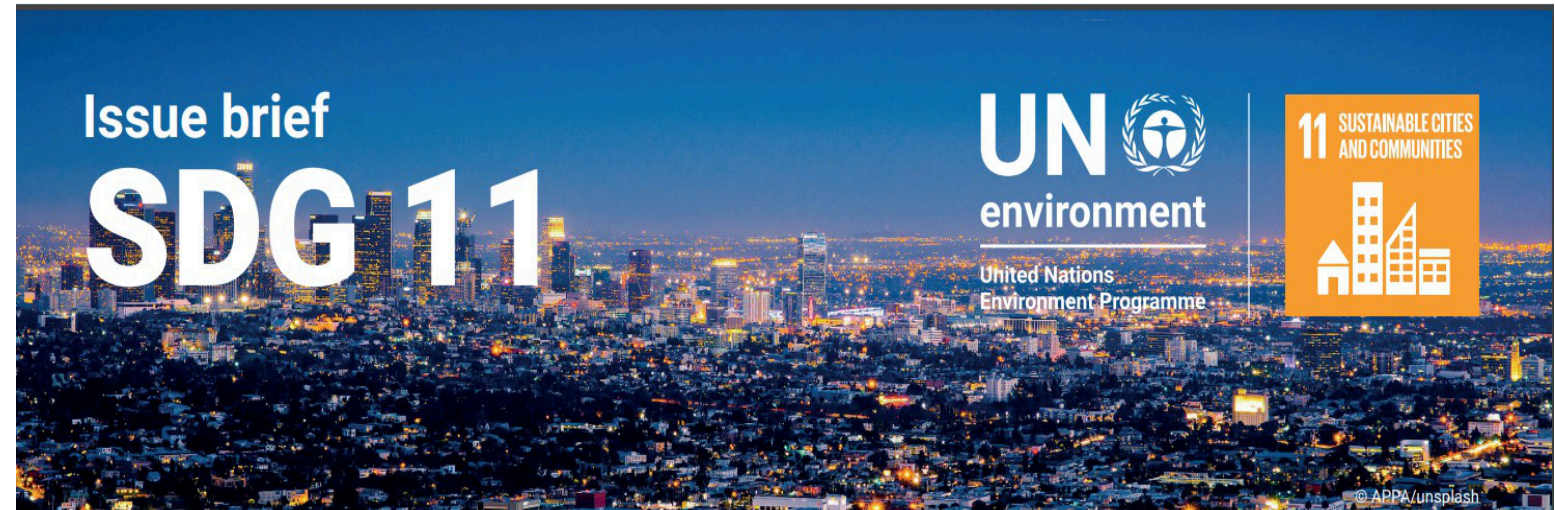
- snelle en vaak ongecontroleerde stedengroei
- de achteruitgang van de natuur

Richtlijnen:

- land is één van de fundamentele elementen in menselijke nederzettingen en controle over land is een eerste vereiste om mensen te beheersen .
- Onteigen land en ontwikkel en voer administratieve controles en belastingen in.
- Herverdeling van bevolking en van bezittingen.
- Implementatie van de stedelijke agenda door ICLEI, C40, G40 en WEF.

Agenda 2030 SDG 11

Wereldwijde Stedelijke herontwikkeling



MAKE CITIES AND HUMAN SETTLEMENTS INCLUSIVE, SAFE, RESILIENT AND SUSTAINABLE

Sustainable Development Goal 11 (SDG 11) – making cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable highlights the important role cities play in the global political agenda.

11.2 Tegen 2030 toegang voorzien tot veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden, met aandacht voor de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, vrouwen, kinderen, personen met een handicap en ouderen

11.3 Tegen 2030 inclusieve en duurzame stadsontwikkeling en capaciteit opbouwen voor participatieve, geïntegreerde en duurzame planning en beheer van menselijke nederzettingen in alle landen

De
ruilverkaveling

herinrichting
van het
platteland

‘Het Marshallplan (1947) heeft door middel van financiële hulp en kennisexport een significante rol gespeeld bij de industrialisatie van de landbouw in Nederland. Van de 13 miljard dollar die in Europa werd geïnvesteerd, ging 1,127 miljard dollar naar Nederland’, *Elze van Hamelen, Solari Report*

In Nederland is tussen 1945 en 1985 voor 1,5 miljoen hectare (65% van de totale 2,3 miljoen hectare) geschikt gemaakt voor industriële landbouw. Het karakteristieke natuurlijke landschap, dat vroeger door boeren werd gecreëerd en onderhouden werd bijna volledig vernietigd.

Er ontstond een leegloop van het platteland en een toename van de verstedelijking.

International Council for Local Environmental Initiatives

1992

https://iclei.org/our_vision/



WAAROM ICLEI

ONS WERK

ONS NETWERK

ONDERNEEM ACTIE

OVER ONS

LAATSTE



Wereldwijd ▾

Onze ICLEI-inzet: duurzame steden, steden, regio's en een stedelijke wereld voor iedereen bouwen

De [ICLEI Malmö Betrokkenheid en strategische visie](#) is onze belofte om van duurzame ontwikkeling het enige ontwikkelingsmodel in de stedelijke 21e eeuw te maken. Onze gezamenlijke programma's, projecten, initiatieven, onderzoek, capaciteitsopbouw en belangenbehartiging in ICLEI stimuleren wereldwijde actie naar duurzaamheid.

Op het ICLEI Wereldcongres 2018 in Montréal hebben lokale en regionale leiders in het hele ICLEI-netwerk de [ICLEI Montréal Commitment and Strategic Vision \(PDF\)](#). Drie jaar later, tijdens de virtuele lancering van het ICLEI Wereldcongres 2021 – 2022, georganiseerd door Malmö, Zweden, verfijnde het netwerk en zette het zich opnieuw in voor deze visie, The [ICLEI Malmö Betrokkenheid en strategische visie 2021 – 2027](#).

Vijf kritische, [strategische en onderling verbonden paden](#) dienen als kompas om onze acties vorm te geven en te beheren in een snel veranderende wereld en om onze steden, dorpen en regio's te transformeren. Deze vijf paden – ontwikkeling met lage emissie, natuurgebaseerde ontwikkeling, circulaire ontwikkeling, veerkrachtige ontwikkeling en rechtvaardige en mensgerichte ontwikkeling – dienen als basis voor onze duurzame stedelijke ontwikkeling.

ICLEI

Home / ICLEI Members

ICLEI Members

ICLEI is working with Members around the world

50 of 1112 ICLEI Members

Sri Lanka, South Asia

Federation of Sri Lankan Local Government Authorities - FSLGA

Nepal, South Asia

Bhakteshi Rural Municipality

Netherlands, Europe

Utrecht Municipality

Profile

Website

MAYOR	POPULATION	POPULATION YEAR	MEMBER SINCE
Sharon Dijksma	343038	2016	24/05/2017

Related activities

100% RE EC

100% Renewables Cities and Regions Energy Compact

Active

SDGs



Netwerken van burgemeesters bij conferentie van de VN over klimaat

<https://cor.europa.eu/en/news/Pages/COP27--Press-statement.aspx>



European Committee of the Regions

Media centrum

Contact



Over ▾

Ons werk ▾

Leden ▾

Nieuws ▾

Evenementen ▾

Betrekken ▾

Europa in

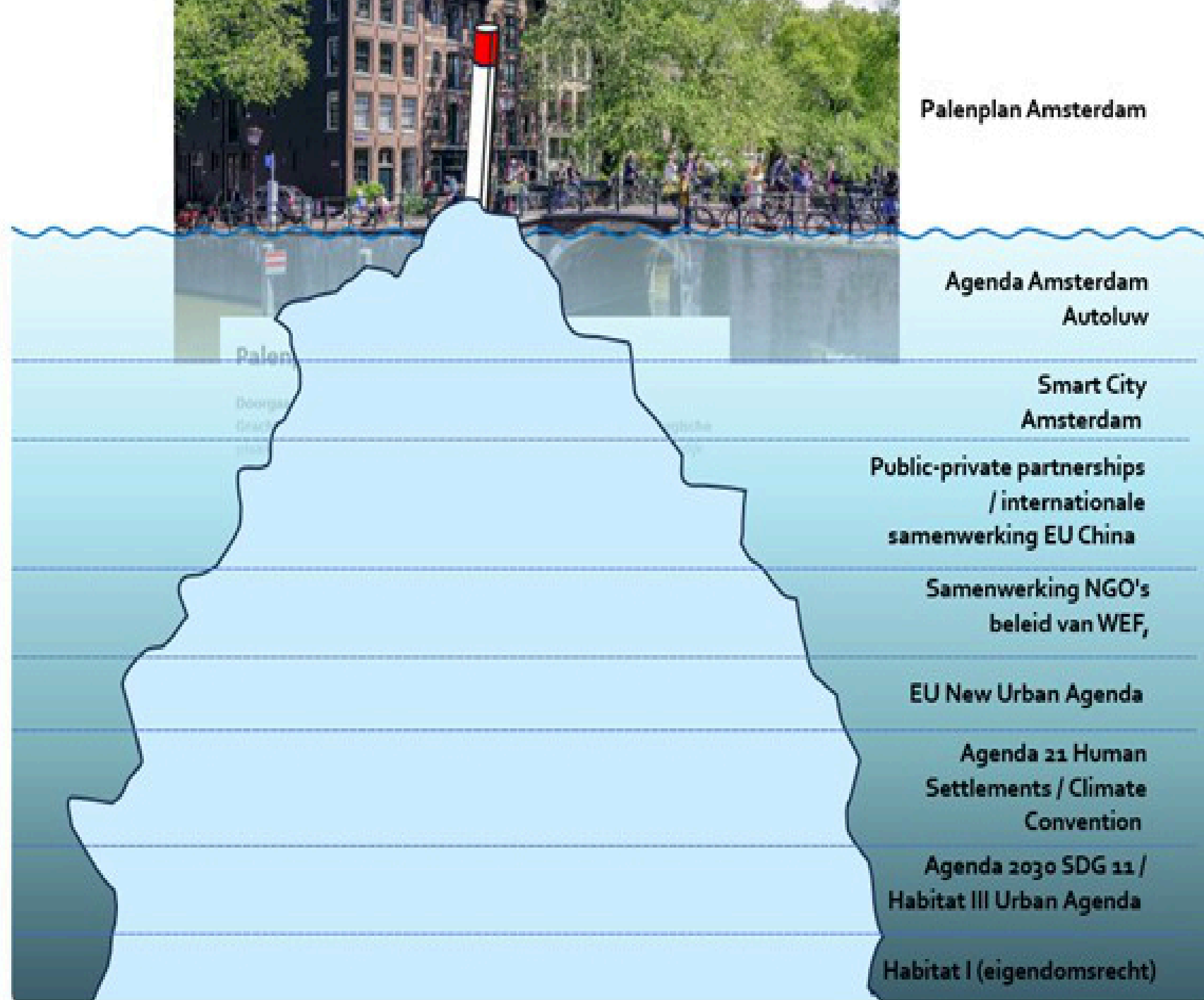


**CITIES & REGIONS
IN THE UNFCCC PROCESS**

Ter gelegenheid van de Solutions Day op COP27, het Europees Comité van de Regio's, ICLEI, Regions4, de United Cities and Local Governments (UCLG), EUROCITIES, de Under2Coalition, C40 en de Raad van Europese gemeenten en

De burgemeester van Utrecht en ICLEI-LGMA speciaal gezant voor COP27-ministeries , Sharon Dijkma, zei “ De afgelopen jaren zijn belangrijke stappen gezet om steden meer te betrekken bij de UNFCCC-agenda. Met de goedkeuring van de **COP26 Glasgow Climate Pact, actie op meerdere niveaus wordt erkend als een belangrijke pijler bij het bereiken van de internationale klimaatdoelstellingen. Ik verwelkom de allereerste minister van Verstedelijking en Klimaat tijdens COP27, die samenwerking op meerdere niveaus centraal stelt in het debat. Maar ik herhaal dat COP27 de laatste klimaatconferentie zou moeten zijn waar steden en regio's alleen op de informele agenda van het UNFCCC staan. Vanaf volgend jaar moet actie op meerdere niveaus een integraal onderdeel zijn van het officiële COP-proces. Ik ben heel blij om te zien dat honderden burgemeesters en andere lokale en subnationale leiders, evenals andere niet-statelijke actoren, zich zo enthousiast bij deze oproep aansluiten. Ik kijk ernaar uit om deze partijen te betrekken tijdens COP27 en de komende jaren. Samen zullen we werken aan het versnellen van klimaatfinanciering voor steden en regio's over de hele wereld, inclusief verlies en schade. ”**

- Palenplan Amsterdam
- Agenda Amsterdam Autoluw
- Smart City Amsterdam
- Public-private partnerships / internationale samenwerking EU China
- Samenwerking NGO's beleid van WEF, C40 (die hebben allemaal beleid en uitvoeringsplannen die ze voor A'dam voorkauwen)
- EU New Urban Agenda
- Agenda 2030 SDG 11 / Habitat III Urban Agenda
- Agenda 21 Human Settlements / Climate Convention
- Habitat I (eigendomsrecht)



Klimaat- architecten, bedrijven & onderzoek

Tauw Goudappel

[HOME](#)[VAKGEBIEDEN](#)[PROJECTEN](#)[BLOGS](#)[NIEUWS](#)[WERKEN BIJ](#)[OVER ONS](#)[CONTACT](#)

15 februari 2023

TAUW en Goudappel Coffeng helpen de gemeente Eindhoven met het opstellen van het planMER voor de Omgevingsvisie.

De gemeente Eindhoven heeft veel ambities: het bouwen van 40.000 woningen en realiseren van 36.000 nieuwe arbeidsplaatsen bijvoorbeeld. Tegelijk staat de gemeente ook voor andere opgaven met een flink ruimtebeslag, zoals de energietransitie en het veranderende klimaat. In de Omgevingsvisie 2.0 beschrijft de gemeente hoe ze hiermee omgaat. Met de milieueffectrapportage (m.e.r.) helpen TAUW en Goudappel Coffeng de gemeente Eindhoven om de interactie tussen de verschillende ambities, opgaven en de impact op de omgeving inzichtelijk te maken.

Het MER kan de Omgevingsvisie op die manier goed ondersteunen bij de verschillende uitdagingen waar de gemeente mee te maken heeft. Door een interactie tussen het ontwerpproces van de Omgevingsvisie en de m.e.r.-procedure wordt een goede kwaliteit voor beide gerealiseerd. Zo kan het MER de Omgevingsvisie verder aanscherpen en bijvoorbeeld aanbevelingen doen voor het vervolgtraject (omgevingsplannen, etc.).

Als TAUW hebben we eerder met succes planMER-en geschreven voor de Omgevingsvisies voor de gemeentes Arnhem, Utrechtse Heuvelrug, Schagen, Pijnacker-Nootdorp, de Provincie Utrecht en de Provincie Noord-Holland. We zetten onze aanpak nu ook in bij de planMER-en voor de gemeentes Zaanstad, Den Helder, Oost-Gelre en Moerdijk. Omdat we breder kijken dan de 'klassieke' m.e.r.-thema's en bijvoorbeeld ook op sociale, maatschappelijke en economische effecten beoordelen, is er overigens meer sprake van een Omgevingseffectrapport (OER) dan van een Milieueffectrapport (MER).



Goudappel
klimaat
architect

Goudappel

Expertises Thema's **Projecten** Adviseurs

Actueel Over ons Werken bij Contact **NL**

PROJECT

KLIMAAT EN ENERGIE

Inzicht in klimaateffecten mobiliteitsbeleid gemeente Utrecht

DATA EN IT-OPLOSSINGEN GEBIEDS- EN LOCATIEONTWIKKELING MILIEUEFFECTEN



Goudappel

Combinatie van wonen, werken en voorzieningen

De ambitie is om dit gebied over 10 tot 15 jaar te ontwikkelen tot een stedelijk knooppunt met meerwaarde voor de hele stad: een nieuw centrum waar wonen, werken en andere voorzieningen gecombineerd zijn. Het gebied moet bovendien goed bereikbaar zijn. De komende jaren moeten daarvoor veel keuzes gemaakt worden.

De gemeente Utrecht heeft Goudappel gevraagd mee te denken over de rol van mobiliteit in deze ruimtelijke opgave. Het nog te ontwikkelen gebied moet goed bereikbaar zijn te voet, met de fiets, het ov en met de auto. De mobiliteitsmaatregelen die hiervoor bedacht worden, moeten tegelijkertijd bijdragen aan het functioneren van de hele stad.



TNO

[Home](#) / [Artikelen](#) /

Klimaatneutrale en slimme steden: werken aan de 'Climate Neutral and Smart Cities' missie van de EU

Klimaatneutrale en slimme steden: werken aan de 'Climate Neutral and Smart Cities' missie van de EU



MLA Klimaat Architect

<https://mlaplus.com/en/projectoverview/>

MLA+^{BETA}

Architecture x

Futureproof
Architecture x
Resilient Public
Landscapes x
Smart Tools x

Netherlands x

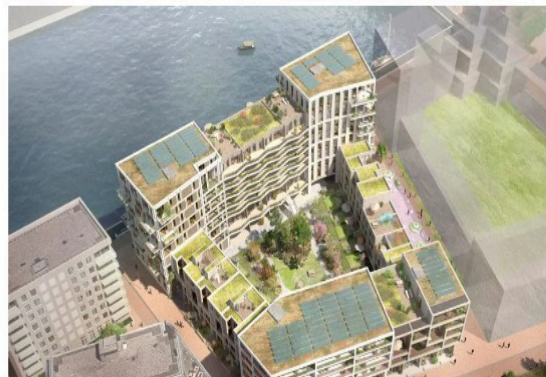
Size

Keywords

Search...

Remove filters

Sort...



Utrecht Sustainability Institute

<https://usi.nl/projecten/>



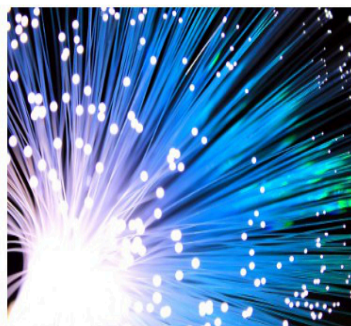
FLEET



FLEET zorgt dat Utrecht haar elektrische auto's goedkoper, duurzamer en sneller kan opladen. Het laadsysteem laadt voertuigen op het groenste en goedkoopste moment op en vermindert piekbelasting op het elektriciteitsnet.

[Meer over FLEET](#)

CRYSTAL



CRYSTAL werkt in Utrecht en Den Haag aan een monitoringssysteem voor WKO's. Het project meet met glasvezeltechnologie hoe WKO's zich onder de grond werkelijk gedragen en brengt uitbreidingsmogelijkheden in kaart om bodemenergie optimaal te benutten.

[Meer over CRYSTAL](#)

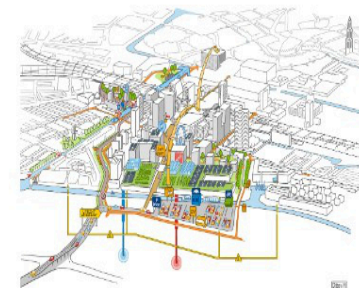
Kennisplatform



Het Kennisplatform biedt debat, kennis en inspiratie rondom duurzame innovatie. Onderdelen zijn de Circular Economy Labs, Kennisbank, Initiatievenkaart, Films en Webinars.

[Naar het kennisplatform](#)

Afgeronde projecten



Sinds 2012 heeft USI uiteenlopende onderzoeks- en innovatieprojecten gerealiseerd.

[Bekijk de afgeronde projecten](#)



Gedrags- bureaus:

Motivaction, Meet4research Mobycon:

<https://platformwow.nl/media/ftjhmnat/rapporten-inventarisatie-fietsbelevingsonderzoek.pdf>

Rapporten inventarisatie fietsbelevingsonderzoek 2016-2022

Anderhalve meter Afstand in het verkeer. Draagvlak voor verkeersmaatregelen in verband met het coronavirus. (2020).

Team Alert i.s.m. Fietsersbond en de ANWB.

Belevingsonderzoek Fietsroute Plus Groningen-Bedum. Eindrapport enquête resultaten. (2016).
Mobycon | Concordis Groep in opdracht van Provincie Groningen.

Campagne-effectonderzoek: Mono. Onderzoek onder automobilisten en fietsers. (2020).
DVJ Insights. (2020) i.o.v. het ministerie van I&M.

Capaciteitsbepaling fietspaden. Relatie tussen beleving, intensiteit en fietspadbreedte. (2021).
DTV Consultants .i.o.v. CROW Fietsberaad.

De speed pedelec: wie zijn de gebruikers? Een multi-dimensionale segmentatie van speed pedelec-gebruikers in Nederland. (2020).

M.L.M. van der Salm Masterthesis Universiteit van Utrecht.

Deelfietsgebruik in Amsterdam. Onderzoek onder gebruikers van FlickBike. (2019).
Universiteit van Utrecht en Universiteit van Amsterdam i.s.m. CROW-Fietsberaad.

Drukte op fietspaden: een inventarisatie van knelpunten, maatregelen en ideeën. (2017).
CROW-Fietsberaad.

Drukthebeleving op Utrechtse Fietspaden (2020).
Masterthesis Human Geography van F de Winter i.o.v. gemeente Utrecht.

Evaluatie fietscarousel Vruchtenbuurt. (2020).
Decicio i.o.v. de Gemeente Den Haag.

Evaluatie nieuwe wegmarkering op snelfietsroutes: Het effect op beleving en gedrag van weggebruikers. (2018).

Loendersloot Groep & Keuzeweg in opdracht van Provincie Utrecht

Evaluatierapport Pilotfase Hibike (2021).
Bureau buiten dienst in opdracht van Provincie Groningen.

Evaluatieonderzoek nieuwe maatregel AFTG kruispunt Boezemweg-Gerdesiaweg. (2018).
Onderzoeksbureau EVA i.o.v. de Gemeente Rotterdam.

Fietsaquadra van Nieuwe Nederlanders Hoe kijken Turkse, Marokkaanse, Surinaamse en Antilliaanse

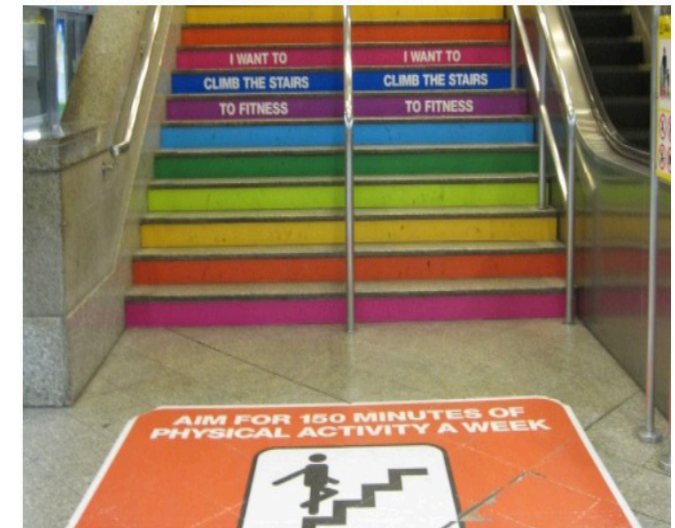
[bestuur en organisatie](#) [financiën](#) [ruimte en milieu](#) [sociaal](#) [digitaal](#) [carrière](#) [juridisc](#)

[bestuur en organisatie](#) / [nieuws](#)

Nudging als oplossing voor beleidsproblemen

Nudging biedt gemeenten nieuwe mogelijkheden het gedrag van burgers te sturen. Bijvoorbeeld, laten fietsen, bijvoorbeeld, of de opkomst bij gesprekken met de sociale dienst te verhogen.

📄 Joost Zonneveld 📅 27 juli 2019



Wob en Woo verzoeken

open.amsterdam.nl

Home

Zoeken

smart city



Categorie ▾

Dossier ▾

Document categorie ▾

Datum dossier ▾

185 resultaten

Pagina: 1 van de 8 >

Sorteer op Relevantie



Gemeente Amsterdam

Beeldmerk
Logo
Profiel van
Gemeente Amsterdam

Beeldmerk: Profiel van Gemeente Amsterdam

Woo- en Wob-verzoeken

Titel: Wob-verzoek
Onderwerp: Wob-verzoek
Aanvraag: Wob-verzoek
Beantwoording: Wob-verzoek

De informatie die u zoekt is niet beschikbaar. Het is mogelijk dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is of dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is.

De informatie die u zoekt is niet beschikbaar. Het is mogelijk dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is of dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is.

De informatie die u zoekt is niet beschikbaar. Het is mogelijk dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is of dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is.

De informatie die u zoekt is niet beschikbaar. Het is mogelijk dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is of dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is.

De informatie die u zoekt is niet beschikbaar. Het is mogelijk dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is of dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is.

De informatie die u zoekt is niet beschikbaar. Het is mogelijk dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is of dat de informatie die u zoekt niet beschikbaar is.

Dossiernummer

769

Categorie

Wob-en Woo-besluiten

Dossier

Woo-besluit inzake Smart City 2 (29-11-2022)

Document categorie

Woo-besluit

Datum

2022-11-29

Document

Woo-besluit Smart City 2

Download dossier



Gemeente
Amsterdam

—
WEF

‘Resetting
urban
mobility’
2020

Nummer VN2020-022095

Directie rve cto
innovatieteam

Portefeuille

Agendapunt



Map wethouder Dijkema **Map**

Voordracht voor de Map wethouder Dijkema van 10 september 2020

Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)

Bo

Onderwerp

Voorbereiding World Economic Forum Steward Meeting 14 september 2020

Gevraagde beslispunten

1. Kennis te nemen van de agenda en de deelnemerslijst van de WEF Steward Meeting op 14 september 2020 van 14.30 – 16.00 uur
2. In te stemmen met bijgevoegde presentatie voor de Steward Meeting, het onderdeel resetting urban mobility, tussen 15.15 – 15.40 uur

Onderbouwing beslispunten

Ad 1. Agenda en deelnemerslijst

De steward meeting duurt van 14.30 – 16.00 uur en staat in het teken van shaping the future of mobility.

De agenda is opgebouwd uit 3 onderdelen en uw presentatie vindt plaats tijdens het 3^e gedeelte over 'resetting urban mobility'. Uw rol hierbij is een korte presentatie geven over wat er de afgelopen maanden heeft gespeeld in Amsterdam o.a. door Covid, hoe steden hierop reageren en hoe dit ook kansen biedt omdat er een soort nul situatie is ontstaan.

Communicatie tussen de gemeente Amsterdam en WEF

2019

Wob verzoek
(29-12-2021)

De Sustainable Development Impact Summit van het WEF vindt plaats op 23 en 24 september 2019. Amsterdam is gevraagd om tijdens de Summit de volgende onderdelen te vervullen:

1. ~~Presenteren van de City Mobility Charter en de ambities van Amsterdam op het gebied van Smart Mobility~~
2. ~~Deelnemen aan een panel over de City Mobility Charter. De aanwezigheid van Amsterdam is essentieel voor de lancering en het committeren van internationale partijen aan de City Mobility Charter. Ook draagt aanwezigheid op deze Summit bij aan het positioneren van Amsterdam als smart mobility stad nummer 1.~~

<https://open.amsterdam/woo-zoeken/detail/e97dc142-179d-6b83-6cc7-bdb854d543ff>

<https://open.amsterdam/woo-zoeken/detail/e6a40c1c-2233-e30d-e73d-7a3c6c218db6>

https://www3.weforum.org/docs/WEF_Guidelines_for_City_Mobility_2020.pdf

VN
WEF
Gemeente
Amsterdam
bedrijfsleven

2019

*City mobility
Charter*



**Gemeente
Amsterdam**

Aanvraagformulier **Buitenlands werkbezoek**

Algemene informatie

Aanleiding/titel	<p><u>Sustainable development Impact Summit - World Economic Forum (WEF)</u></p> <p>Dit is een jaarlijkse bijeenkomst van het World Economic Forum die in het teken staat van publiek-private samenwerkingen, nieuwe technologieën en ontwikkelingen om te komen tot een Sustainable Development Agenda.</p> <p>Deze top vindt plaats tijdens de <u>Algemene Vergadering van de VN</u> waarbij de meest relevante en invloedrijke leiders uit het bedrijfsleven, de overheid, het maatschappelijk middenveld, NGO's en de academische wereld aanwezig zijn om samen te werken aan wereldwijde maatschappelijke uitdagingen.</p> <p>Wethouder Dijkema is sinds november 2018 co-chair van de werkgroep Future of Mobility van het WEF en hier verantwoordelijk voor het opstellen van een City Mobility Charter samen met internationale partners.</p>
Datum (van – tot)	22 september – 24 september 2019

2014 gemeente Amsterdam China Holland Business Summit

Burgemeester van der
Laan
& wethouder Ollongren
WUR
Waternet
Amsterdam Smart City

Aan burgemeester Van der Laan
Kopie wethouder Ollongren
Van 5.1.2.e
Datum 4 augustus 2014
Betreft voortgang Chinareis 2014
Bijlagen Concept Programma Chinareis
Voorlopige delegatielijst

Gevraagde beslissing

Uw reactie op het voorlopige programma voor de Chinareis en de voorlopige delegatielijst en onze suggesties voor verdere invulling van het programma.

- Akkoord om via ambtelijke weg minister Ploumen te verzoeken een toespraak te geven tijdens de China Holland Business Summit.
- Akkoord om de general manager van ICBC te vragen een korte toespraak te houden tijdens de ambtswoningbijeenkomst voorafgaande aan de Chinareis

Toelichting

Hieronder lichten wij de verschillende programma-onderdelen toe.

China Holland Business Summit, Beijing 2014

- Op het moment van schrijven hebben 45 bedrijven zich ingeschreven voor de matchmaking.
- Minister Ploumen (buitenlandse handel) heeft het voornemen om in dezelfde week China te bezoeken. Zij wil de steden Sjanghai en Peking bezoeken. In Peking wil zij (een deel) van de China Holland Business Summit bijwonen. Haar definitieve bezoek hangt af van de formele uitnodiging door het Ministry of Commerce van China.
- De Summit opent met toespraken door uzelf, eventueel de minister, de Chairman/President van ICBC en de burgemeester van Peking, deze laatste moet dit nog bevestigen.
- 5 Ronde tafelbijeenkomsten op specialistische onderwerpen worden georganiseerd door verschillende partners:
 -) Food Safety, trekker is WUR, is bevestigd
 -) Water, door Waternet, is bevestigd
 -) Afval en energie, door AEB, is bevestigd
 -) Urban Development, door TNO/MLA Architecten, in ontwikkeling
 -) Smart City, door de Board/Amsterdam Smart City, in ontwikkeling

China Holland Business Summit

2014

Wob verzoek
(21-09-2021)

China Holland Business Summit, Beijing 2014

Op het moment van schrijven hebben 45 bedrijven zich ingeschreven voor de matchmaking. Minister Ploumen (buitenlandse handel) heeft het voornemen om in dezelfde week China te bezoeken. Zij wilde steden Sjanghai en Peking bezoeken. In Peking wil zij de China Holland Business Summit bijwonen.

Ronde tafel bijeenkomsten op specialistische onderwerpen worden georganiseerd door verschillende partners:

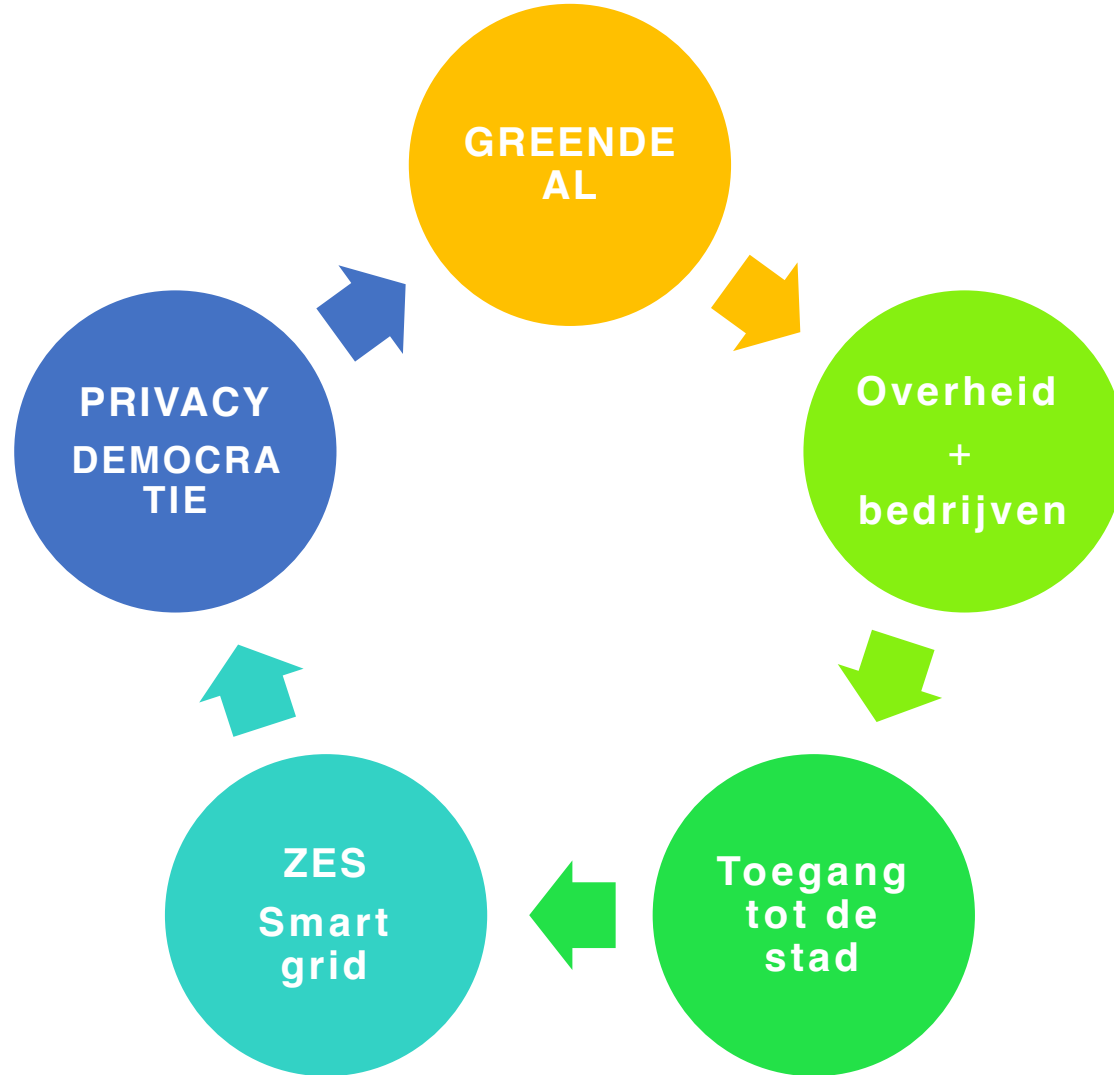
1. FoodSafety, trekker is WUR
2. Water, door Waternet
3. Afval en energie, door AEB
4. Urban Development, door TNO/MLAarchitecten
5. Smart City, door de Board/Amsterdam Smart City
- 6.

https://open.amsterdam/wob-zoeken/detail/0d5ca586-5196-6090-4cb8-da1ae764d261/media/6f9a6ce7-46fa-3e5a-06d4-a8441aeeced69?mode=detail&view=list&q=smart&rows=1&page=55&sort=order_s_documentsort%20asc



Zero-
emissie
stadslogistiek

SPES



Green Deal Zero Emission

Stadslogistiek ZES

2014

<https://www.opwegnaarzes.nl/over-zes/green-deal-zes>



ZERO EMISSIE
STADSLOGISTIEK

Bedrijven

Gemeenten

Actueel

Over ZES



Translate

VAN GREEN DEAL ZES NAAR UITVOERINGSAGENDA

Aanleiding

In 2014 sloten bedrijven, overheden en kennisinstellingen een convenant om de stadslogistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). Deze Green Deal leidde de afgelopen jaren tot diverse regionale pilots, gericht op het verminderen, veranderen en verduurzamen van de logistiek. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslag aan de randen van de stad (zoals logistieke ontkoppelpunten en 'hubs'), de inzet van Light Electric Vehicles (LEV), vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten.

Er was afgesproken de periode tot 2020 vooral te gebruiken om te 'experimenteren' met kleine, vaak lokale, projecten. Om veel te verkennen en te leren, en de opgedane kennis en ervaring met elkaar te delen. Pilots mochten mislukken. Niet om daarna te stoppen, maar vooral om te kijken waar het niet goed ging en hoe het beter kon. 'Living labs' werden deze projecten genoemd.

Facts & figures

- De Green Deal ZES heeft een looptijd van 10 jaar.
- In november 2014 waren er 50 deelnemende partijen: overheden, ondernemers (vervoerders en verladers), branchepartijen, belangenvertegenwoordigers en kennisinstututen.
- In 2020 (ondertussen zijn ruim 200 partijen aangesloten) zijn alle ervaringen geëvalueerd om vervolgens op te schalen richting 2025.
- 2025 is het jaar dat stadslogistiek zo veel mogelijk zero-emissie moet



Uitvoerings- agenda Stadslogistiek

2014

[https://vmn-
logistiek.imgix.net/upl
oads/2019/04/2017-
10-Raamwerk-Zero-
Emission-
Stadsdistributie.pdf](https://vmn-logistiek.imgix.net/uploads/2019/04/2017-10-Raamwerk-Zero-Emission-Stadsdistributie.pdf)

Raamwerk stadsdistributie op weg naar Zero emission

1. Inleiding

In november 2014 heeft de gemeente Utrecht de Green deal Zero emission stadslogistiek ondertekend, net als de branche-organisaties TLN en Evofenedex. De Green Deal ZES past binnen het landelijke beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek. De Green Deal heeft als eerste doel de beweging richting Zero Emission Stadslogistiek (ZES) te versnellen. Uiteindelijke doel is om in 2025 de logistiek in de stad zero emission uit te voeren, de gemeente Utrecht wil succesvolle resultaten uit de living labs zo snel mogelijk invoeren.

In het nieuwe Utrechtse Mobiliteitsplan 2025 "Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen" (SRSRSB) is neergelegd dat de focus bij het onderdeel logistiek zal liggen op bundelen en ontkoppelen en de inzet van schone voertuigen. De opgave is op een slimme manier landelijk / regionaal vervoer te koppelen aan schoon, slim stadsvervoer en efficiënt stadsvervoer te koppelen aan aantrekkelijke winkelgebieden.

De gemeente werkt met marktpartijen aan een netwerk van ontkoppel- en overslagpunten in verschillende vormen en bijbehorende logistieke concepten; de visie hierop (inclusief de ondersteunende regelgeving, in eerste instantie stimulerend, op langere termijn regulerend) stelt de gemeente op met het bedrijfsleven.

In lijn hiermee wordt nu het raamwerk stadsdistributie op weg naar ZES opgesteld, samen met TLN, Evofenedex en CMU.

ZES

SPES Project

Scanauto's

<https://www.opwegnaarzes.nl/kennisbank>



ZERO EMISSIE
STADSLOGISTIEK

Bedrijven

Gemeenten

Actueel

Over ZES



Translate

- [Handreiking voor Scanauto voor handhaving](#)

De handhaving van de toekomstige Zero Emissiezone is voor veel gemeenten een uitdaging. In diverse steden worden al ANPR-camera's (kentekenherkenningcamera's) ingezet, bijvoorbeeld voor parkeerhandhaving met scanauto's. In deze handreiking wordt dieper ingegaan op de vraag: Kan een scanauto in de toekomst ook worden ingezet voor de handhaving van de zero-emissiezone en is het een werkbaar en succesvol alternatief voor een vaste cameraopstelling? Hiervoor doet de gemeente Tilburg momenteel een pilot. Deze pilot levert waardevolle learnings voor andere gemeenten die een ZE-zone invoeren.

Op dit moment loopt de pilot nog en bevat de handreiking de aanleiding, aanpak en eerste lessons learned. De pilot zal afgerond zijn in Q4. Deze handreiking zal dan aangevuld worden met de definitieve uitkomsten en het oordeel van het CVOM rondom deze wijze van handhaving.

- [SPES-project: Verkenning zero-emissie zone Hilversum](#)

SPES-project: praktijkervaringen bij het invoeren van een (ZE)-zone

Veel gemeenten werken aan de totstandkoming van een milieu- en/of zero-emissiezone. Het delen van ervaringen die ze daarbij opdoen, is ook voor andere gemeenten waardevol. De gemeente Haarlem heeft met ondersteuning van SPES een reeks van vijftien praktijkverhalen op laten tekenen door RoyalHaskoningDHV. De ervaringen van Haarlem zijn aangevuld met ervaringen van de gemeenten Den Haag, Leiden, Assen en Amsterdam.

- [SPES-project: Mogelijkheid van een regionale zero-emissiezone](#)
- [Op de foto: voorkant of achterkant, in- of uitrijden? – gemeente Haarlem](#)
- [ANPR-beelden naar de politie: goed afspreken – gemeente Den Haag](#)
- [Eigen wagenpark: gelijke monniken, gelijke kappen – gemeente Leiden](#)
- [Gratis ontheffingen op de valreep voorkomen - gemeente Haarlem](#)
- [Vrijstelling voor organisatie én kenteken – gemeente Den Haag](#)
- [ANPR: doen wat nodig is – gemeente Haarlem](#)
- [ANPR-handhaving: niet alles tegelijk, dus slim plannen – gemeente Haarlem](#)
- [Twaalf tips voor een succesvolle aanbesteding van ANPR – gemeente Haarlem e.a.](#)

Privacy first
Rechtszaak
12-03-2024

<https://privacyfirst.nl/artikelen/rechtszaak-privacy-first-tegen-anpr-massa-surveillance/>

PRIVACY
FIRST

HOME / ARTIKELN / RECHTZAAK PRIVACY FIRST TEGEN ANPR MASSA-SURVEILLANCE

Rechtszaak Privacy First tegen ANPR massa-surveillance

Artikel Surveillance 6 maart, 2024

A⁺

Vast beleid van Stichting Privacy First is om massale privacyschendingen bij de rechter aan te vechten en onrechtmatig te laten verklaren. Privacy First deed dit de laatste jaren met succes tegen de centrale opslag van ieders vingerafdrukken onder de Paspoortwet, tegen de opslag van ieders communicatiegegevens onder de Wet bewaarplicht



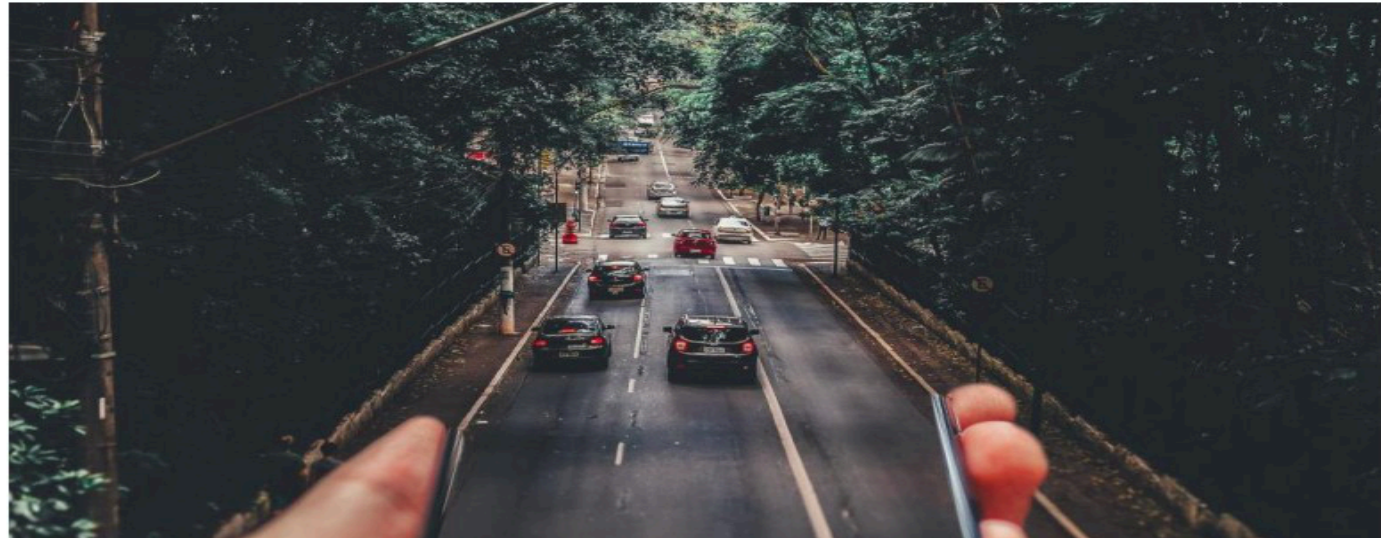
Strijd met Europees privacyrecht

Onder de ANPR-wet (art. 126jj Sv.) worden de kentekens en locaties van miljoenen auto's in Nederland (oftewel ieders reisbewegingen) continu vier weken in een centrale politiedatabank opgeslagen voor o.a. opsporing en vervolging, ongeacht of men ergens van verdacht wordt. Dit is totaal niet noodzakelijk, volstrekt disproportioneel en bovendien ineffectief, zo bleek de afgelopen jaren uit diverse onafhankelijke onderzoeken. Bovendien ontbreekt toezicht en kan het systeem eenvoudig worden misbruikt. De huidige ANPR-wet vormt daarmee een massale privacyschending en hoort simpelweg niet thuis in een vrije democratische rechtsstaat. Privacy First heeft daarom besloten om een rechtszaak tegen de Staat aan te spannen ter buitenwerkingstelling van de ANPR-wetgeving wegens strijd met Europees privacyrecht.

Visie Digitale Stad 2021-2025

De digitale stad:

<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/bestuur-en-organisatie/gezond-stedelijk-leven/2021-07-Visie-Digitale-Stad.pdf>



Monitoring ontwikkelen en organiseren wij in lijn met het door de Europese Commissie geformuleerde raamwerk; Smart Cities KPIs. Sturing op de Digitale Stad vindt plaats via de ambtelijk ingerichte i(nnovation)-board. De I-



IRIS: oplossingen voor mooier, prettiger en betaalbaar wonen in de stad Utrecht

[Home](#) [Project IRIS](#) [Kenniskbank](#) [Nieuws & media](#) [Agenda](#) [Contact](#)

- Utrecht als Lighthouse City
- 5 Transitiepaden
- IRIS Oplossingen
- Projectpartners
- Smart Cities Lighthouse projects

Smart Cities Lighthouse projects

<https://iris-utrecht.nl/>

Zoeken

Search

N

Fijn duurzaam wonen in
Kanaleneiland-Zuid



Horizon 2020 – Smart Cities and Communities

Als nieuwste Lighthouse project ontvangt IRIS financiering vanuit het onderzoeks- en innovatieprogramma Horizon 2020 – *Smart Cities and Communities* van de Europese Unie. Dit Europese programma verbindt steden, industrieën, MKB'ers, onderzoeksinstituten en andere stakeholders. Doel is om het leven in de stad te verbeteren door duurzame technologische innovaties te verbinden en door de uitdagingen van de toekomst vanuit verschillende beleidsterreinen aan te pakken, waaronder energie, mobiliteit en transport, en ICT.

IRIS Project vanuit de EU

<https://irissmartcities.eu/iris-transition-track-4-digital-transformation-and-services/#>

The screenshot shows the IRIS smart cities website. The header features the IRIS logo (a circular cluster of purple dots) and the text "IRIS smart cities" and "Co-creating smart and sustainable cities". Social media icons for LinkedIn, Twitter, Instagram, and YouTube are present, along with a search bar. The navigation menu includes "Home", "Project", "IRIS Solutions", "Cities", "Resources", "News & Events", and "Contact". The "IRIS Solutions" menu is open, listing five transition tracks: "#1 Renewables And Energy Positive Districts", "#2 Flexible Energy Management and Storage", "#3: Intelligent mobility solutions", "#4: Digital Transformation And Services" (highlighted), and "#5 Citizen Engagement And Co-Creation". Below the menu, the page content for track #4 is visible, including a sub-section "IS-4.1: Urban Monitoring" with a description of urban monitoring services and a photo of a city street.

IRIS smart cities Co-creating smart and sustainable cities

Home Project **IRIS Solutions** Cities Resources News & Events Contact

#4: Digital Transformation And Services

IS-4.1: Urban Monitoring

Urban monitoring services aim at an optimal use of sensors (sensing) and the Internet of Things deployed (data processing tools for correlation, modelling, simulation) in various departments, to private companies for the development of smart services respected with citizens under certain conditions.

THE IRIS INTEGRATED SOLUTION 4.1 IN EACH CITY

UTRECHT, THE NETHERLANDS

Five Transition Tracks

- #1 Renewables And Energy Positive Districts
- #2 Flexible Energy Management and Storage
- #3: Intelligent mobility solutions
- #4: Digital Transformation And Services**
- #5 Citizen Engagement And Co-Creation

IRIS Showcase Site

ies thanks to connected objects, i.e. smart sensors network (multi-sensors) and Data processing capabilities. Data gathered are analyzed by means of smart services provided to various city departments, such as waste, transportation and water management and services and to research labs. Additionally, this data should be shared with companies, and is related to information sensitivity.

Slim zee-
brapad
vanuit
Lighthouse
Project

Gemeente Utrecht 2023-2026

<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/veiligheid/2022-11-beleidskader-cameratoezicht-2023-2026.pdf>



Beleidskader Cameratoezicht 2023-2026

We breiden het aantal flexibele camera's uit van zes naar zestien, waardoor het totaal aantal door de gemeente inzetbare openbare orde camera's op maximaal 91 komt. En we vervangen vaste

Camera's en 3
pilotprojecten:

Rokade,
Lombok-Oost,
Kanaleneiland

https://www.dsp-groep.nl/wp-content/uploads/DSP-groep_Evaluatie_flexibel_cameratoezicht_Utrecht_2017.pdf



De gemeente Utrecht voerde in 2017 diverse pilots met flexibel cameratoezicht uit. Op verschillende plekken werden voor verschillende problemen tijdelijke camera's opgehangen. DSP adviseerde bij de opzet van het project, onderzocht de effecten en beoordeelde de meerwaarde ten opzichte van vast cameratoezicht.

Cameratoezicht gemeente Utrecht 2013

https://www.dsp-groep.nl/wp-content/uploads/18pecamutrecht_Evaluatie_cameratoezicht_Utrecht_2014.pdf

[DSP - groep]

Onderzoek – Advies – Management

Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht Utrecht 2013

Doelen, effecten en draagvlak

Paul van Egmond
Sander Flight

Dat vereist niet alleen een heldere probleemanalyse vooraf, maar ook een lange adem tijdens het cameraproject zelf. De ontnuchterende conclusie op basis van een groot aantal evaluaties van de afgelopen decennia jaar luidt dat het aantal voorbeelden waarbij cameratoezicht in de praktijk optimaal was ingericht en georganiseerd zeer klein is. Het is daardoor eigenlijk nog te vroeg om algemene conclusies over cameratoezicht te trekken. Alleen als alle onderdelen van de hele 'camera-keten' (zie figuur) goed op elkaar aansluiten kan de potentiële meerwaarde van cameratoezicht worden verzilverd. Als het in één van de schakels van de keten niet goed gaat, en dat is helaas in de meerderheid van de cameraprojecten het geval, is het eindresultaat niet positief.

Data en meten verkeer

<https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/2021-07-mobiliteitsplan-2040.pdf>

Aanbod en gebruik deelmobiliteit (m)

Door het monitoren van het aanbod en gebruik van deelmobiliteit brengen we in beeld welke vormen van deelmobiliteit in welke wijken succesvol zijn en welke niet. Op basis hiervan kunnen we de markt helpen en stimuleren bij het uitrollen en doorontwikkelen van succesvolle initiatieven.

Mobiliteit voor iedereen (n)

Door middel van onderzoek bij doelgroepen kunnen we in beeld brengen of en hoe zij gebruik kunnen maken van de verschillende vervoerwijzen en of dit voorziet in hun behoefte. Aspecten als toegankelijkheid van haltes, rolstoelvriendelijke routes, beschikbaarheid van reisinformatie kan geïnventariseerd worden.

In beeld brengen van aandeel Zero Emission voertuigen voor goederenvervoer (o)

Door het koppelen van meerdere databronnen van vervoerders en het meten van het vrachtvervoer willen we inzicht krijgen in welke deel van de goederenstroom met Zero Emission voertuigen wordt vervoerd, per vrachtauto, fiets of over water.

Thuiswerken (p)

Via CBS wordt bijgehouden hoeveel en hoeveel tijd werknemers thuiswerken.

Inzet van nieuwe monitoringstechnologie voor het meten van drukte

De gemeente gaat onderzoeken of en hoe de volgende experimentele technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan het realtime monitoren van verkeersstromen:

- Hoeveelheid voetgangers in en rond voetgangersgebieden en rondom treinstations, met anonieme, geautomatiseerde camera-tellingen. Nieuwere camera's kunnen hierbij automatisch voetgangers onderscheiden van andere verkeerssoorten.
- Hoeveelheid fietsers op een selectie van hoofd fietsroutes en hoofd fietsroutes door continue, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, WiFi en bluetoothsensoren, regelmatig aangevuld met metingen met telsingangen en camera's ter controle.
- Hoeveelheid en doorstroming autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen en belangrijke wijkstraten door anonieme, realtime-metingen met bestaande detectoren van verkeerslichten, blue-tooth, radar en WiFi-sensoren.
- Analyseren van doorstroming, voertuigverliesuren en -knelpunten in het wegennet kan ook met 'floating car data'. Deze data komen uit miljoenen GPS-snelheidsmetingen uit navigatiesystemen en apps op mobiele telefoons. De gemeente zal met name real-time data gebruiken voor Slim sturen.
- Bezetting van stallingen (auto's en fietsen) door het koppelen van gebruikersaantallen met databestanden van de gemeente, onder andere verkregen door de inzet van scanauto's.

D4I

<https://www.trilux.com/nl/producten/constela-19-led/inspiration/>

The screenshot displays the Trilux website interface for the Constela 19 LED smart city solution. At the top, the Trilux logo is on the left, and navigation links for 'PRODUCTEN', 'TOEPASSING', 'SERVICE', and 'BEDRIJF' are on the right. A search icon, a headset icon, and a grid icon are also present. The main heading reads 'TREINSTATION EN LUCHTHAVEN CONSTELA 19 LED THE SMART CITY SOLUTION'. Below this, a grid of icons represents various features: 'WLAN', 'Camera', 'Luidspreker', 'Scherm', 'Beacon', and 'Antigraffiti'. A vertical pole on the right side of the image has callouts for 'Licht', 'WLAN', 'Camera', and 'Luidspreker'. At the bottom right, there is an 'Expert Mode' toggle switch.

TRILUX
SIMPLIFY YOUR LIGHT.

PRODUCTEN TOEPASSING SERVICE BEDRIJF

Q H ☰ ONE

TREINSTATION EN LUCHTHAVEN
CONSTELA 19 LED
THE SMART CITY SOLUTION

WLAN Camera Luidspreker

Scherm Beacon Antigraffiti

Licht WLAN Camera Luidspreker

Expert Mode

Zhaga D4I certificaat

Innolumis

[HOME](#)[LICHTKLEUREN](#)[PRODUCTEN](#)[PROJECTEN](#)[DI](#)[bestuur en organisatie](#) [financiën](#) [ruimte en milieu](#) [sociaal](#) [digitaal](#) [carrière](#) [juridisch](#)

Sinds deze week is de Innolumis armaturenfamilie Victoria Zhaga D4i gecertificeerd. Daarmee voldoet de hele reeks armaturen (Mini-Victoria, Victoria en Maxi-Victoria) aan alle specificaties die door het Zhaga consortium worden gesteld.

Hiermee is de serie geheel gereed voor elke vorm van toepassing in het hedendaagse en toekomstige veld van openbare verlichtingsarmaturen in Nederland en ver daarbuiten.

[victoria-range-id3789.pdf](#)

Download PDF • 118KB



Slimme 'afstandsbediening' spaart milieu en gemeentekas

Utrecht schakelt over op openbare verlichting die op afstand kan worden gedimd en gemonitord. Het moet de gemeente minimaal 20% op de energierekening besparen.

[Hans Bekkers](#) 02 december 2011

Utrecht schakelt over op openbare verlichting die op afstand kan worden gedimd en gemonitord. Het moet de gemeente minimaal 20 procent op de energierekening besparen.

Jaarlijks 'verbrandt' de gemeente Utrecht met onder andere zo'n 11 duizend lantaarnpalen voor 1,7 miljoen euro aan energie. De energiekosten voor straatverlichting, verkeersinstallaties en rioolgemalen bedragen meer dan een kwart van de totale elektriciteitsrekening van de gemeente. Op een fors deel van die kosten kan worden bespaard als een proef, waarmee deze week een begin is gemaakt, succesvol uitvalt.

Va

Tea

Ger

In l

JS C

Strc

VNC

Pro

nii

Innolumis Amersfoort

Meierijstad Brabant

[https://
www.innolumis.com/
single-post/
2020/06/04/gemeente-
meierijstad-kiest-voor-
innolumis-mini-victoria](https://www.innolumis.com/single-post/2020/06/04/gemeente-meierijstad-kiest-voor-innolumis-mini-victoria)



Victoria
kofferarmaturen

Innolumis

[HOME](#)[LICHTKLEUREN](#)[PRODUCTEN](#)[PROJECTI](#)

4 jun 2020

Gemeente Meierijstad kiest voor Innolumis Mini Victoria

Meierijstad is een nieuwe Nederlandse gemeente die per 1 januari 2017 begon na een fusie van de drie Oost-Brabantse gemeenten Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode in de regio Meierij.

De gemeente kent een inwoneraantal van ruim 80.000 duizend en is daarmee de zevende gemeente van de provincie.

Het gemeentehuis met het college van B en W en de ambtelijke organisatie bevindt zich aan het Stadhuisplein in Veghel. De raadsvergaderingen van de gemeente vinden plaats in Kasteel Dommelrode, het voormalige gemeentehuis van Sint-Oedenrode (bron: Wikipedia).

In 2019 werd er door de gemeente een vervangingsbestek openbare verlichting gemaakt voor de periode 2020-2024. Doelstelling van dit vervangingsbestek was om in deze periode veel verouderde verlichting in de kernen en het buitengebied te vervangen. Na de selectieprocedure voor een geschikte aannemer die het werk gaat maken en die inmiddels is afgerond wordt er nu gestart met de eerste vervangingen.

Innolumis is 1 van de leveranciers die producten zal gaan leveren voor deze grootschalige vervangingsoperatie. De gemeente koos onder meer voor het type Mini Victoria in de warm witte lichtkleur 3000 K. Dit relatief nieuwe armatuur dat in 2019 werd geïntroduceerd kent een snelle opmars in Nederland waaronder nu dus ook in de gemeente Meierijstad.

Bijzonder daarbij is dat alle armaturen standaard voorzien worden van Zhaga connectoren aan de boven- en onderzijde waardoor ze geschikt zijn voor de montage van zogenaamde pucks op en onder het armatuur voor slimme technieken, nu en in (nabije) de toekomst. Denk hierbij bijvoorbeeld aan communicatie of detectie doeleinden.

Leidsche Rijn Space Focus Lighting

MENU

modernista

Armatuur Space in de gemeente Utrecht

Leidsche Rijn

In de wijk Leidsche Rijn gaat de gemeente de bestaande conventionele verlichting vervangen met het LED armatuur Space van de Deense fabrikant Focus Lighting. De wijk Leidsche Rijn bestaat inmiddels ruim 20 jaar en bij de (door)ontwikkeling is veel aandacht besteed aan de stedenbouwkundige inrichting en dus ook aan de verlichting.

Voor de overgang naar LED is de gemeente Utrecht niet over één nacht ijs gegaan. Er is een proefstraat ingericht met elf verschillende armaturen zodat het daadwerkelijk lichtbeeld goed beoordeeld kon worden. Er is daarnaast gezocht naar een armatuur dat goed aansluit bij de reeds bestaande armaturen.

Lees hier meer over: [Openbare verlichting naar led | Gemeente Utrecht](#)

Space-armatuur van Focus Lighting

Het armatuur Space, van de Deense leverancier Focus Lighting biedt uitstekende prestaties in alle opzichten. “Het ontwerp van de Space heeft een vriendelijk, elegant en menselijk karakter en sluit aan bij moderne en oudere architectuur”, vertelt Mieke Slingerland. “Door de innovatieve combinatie van indirect en direct licht biedt de Space een comfortabele verlichting. Overdag is het armatuur transparant en ’s nachts creëert de Space een aangename leefruimte met levendige verlichting, zonder de donkere lucht te verstoren. Space is in opdracht van Focus Lighting

Tvilight

Internet of Things

IoT

<https://tvilight.com/nl/schiedam-zet-intelligente-straatverlichting-in/>

TVILIGHT

[Over ons](#) [Oplossingen](#) [Casestudies](#) [Zakenpartners](#) [Resources](#) [Pers & Nieuws](#) [Contact](#)

Openbare verlichting vertegenwoordigt tot 60% van de totale elektriciteitsfactuur die door de Europese gemeenten wordt betaald. In dit opzicht biedt intelligente straatverlichting aanzienlijke kansen, in sommige gevallen energiebesparingen tot wel 70%. Deze factor, gecombineerd met andere voordelen, maakt intelligente verlichting steeds populairder in the Netherlands en andere EU-landen. Bovendien geeft de inzet van intelligente straatverlichting typisch aan dat de stad klaar is om een Smart City te worden. In de toekomst kunnen de intelligente verlichtingsnetwerken van Tvilight worden versterkt met tal van aanvullende sensortoepassingen, bijvoorbeeld voor verkeersmanagement of omgevingscontrole.

Tvilight is een Europese marktleider die gespecialiseerd is in sensoren, draadloze lichtregelaars en geconnecteerde lichtmanagementoplossingen voor buitentoepassingen. Onze producten creëren een onafhankelijk open netwerk dat het mogelijk maakt om een groot aantal applicaties van derden te integreren en zo een betrouwbare, toekomstbestendige basis te vormen voor Smart Cities en het Internet of Things. Het bedrijf heeft een installed base van meer dan 250 projecten wereldwijd en heeft duizenden intelligente verbonden apparaten geïmplementeerd in iconische steden en kritieke infrastructuur over de hele wereld. De internationale projecten van Tvilight zijn onder meer Amsterdam Airport Schiphol, Nederlandse Spoorwegen, Port of Moerdijk, Seoul, Beijing en enkele van de grootste Duitse steden zoals Düren, Münster, Keulen, Dortmund en Berlijn.

VDL- Oss

‘Slimme lichtmasten’



VDL INFRATECH

ENERGIETRANSITIE

SMARTCITY

PRODUCTEN

NIEUWS

WERKEN BIJ

CONTACT

+31 6 57 74 98 73



Zo bouwen wij slimme lichtmasten, waarin camera's, sensoren, wifi, 5G en laadvoorzieningen voor worden geïntegreerd. Of ontwerpen we brievenbussen van de toekomst, bushokjes, straatmeubilair, fietsenstallingen, onderdelen voor het spoor en laadinfra. Daarmee zijn elektrische voertuigen niet alleen in staat om energie af te nemen, maar ook om energie terug te leveren. Zo ontstaat een netwerk dat energie levert precies waar én wanneer het nodig is.

Of bouwen wij aan (Smart) Hubs in gebieden net buiten de stad of leefomgeving, waarbij elektrische of waterstof voertuigen kunnen worden bijgeladen. Waar mensen boodschappen kunnen oppikken en postpakketjes veilig en centraal kunnen ophalen. Waarvandaan onze elektrische bussen naar de binnensteden rijden en passagiers voorziet van alle nodige informatie.

Voertuigen die emissie loos rijden en tegelijkertijd data doorgeven over bijvoorbeeld de leefomgeving. Of door middel van sensoren op slimme verkeersborden, waardoor ze veel meer doen dan alleen afstanden vermelden. En dat met het internet verbonden zodat alles snel met elkaar communiceert. Voor veiligheid, comfort en duurzaamheid.



VDL INFRATECH

ENERGIETRANSITIE

SMARTCITY

PRODUCTEN

NIEUWS

WERKEN BIJ

CONT

+31 6 57 74 98 73

Expert Group Smart City

3 april 2021

Vorige week en deze week hebben wij gezamenlijk met Patrick Verstappen (CommScope) Epko van Nisselrooij RSE (Axis) Petra Claessen (BTG) Danny Frietman Hugo Brandhorst (Cellnex) Paul Bree (VDL Groep) een mooie bijdrage geleverd voor #smartcity aan de #Nederlandse Gemeenten #G40, #slimmestad en VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten).

Dankzij samenwerking kunnen wij met de #BTG Smart City Expert Groep jullie gemeente helpen met praktische oplossingen als het gaat om duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid.

Kracht door samenwerking!!!



Toegangspoortjes

RFID *Radio Frequency Identification*

- **Toegangscontrole**

- Sportscholen
- Parkeergarages
- Bedrijven / kantoren
- Skipas

- **Transactiesystemen**

- OV-chipkaart
- Betaalkaart op een festival
- Sportkantine
- Bankpas

- **Tracking**

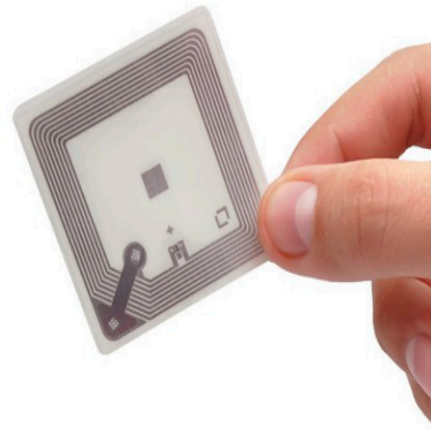
- Voorraadbeheer
- Productieprocessen

- **Toegangssystemen**

- Kluisjes op scholen
- Kopieermachine
- Hotelkamers
- Tijdregistratiesystemen voor sportevenementen, zoals hardloopwedstrijden

- **Identificatie**

- Paspoort en ID-kaart
- Kentekenbewijs
- Polsbandje in ziekenhuis



Er bestaat **nog geen internationale standaardisatie voor privacy.**

De nieuwe eisen rondom privacybescherming via de Algemene Verordening voor Gegevensverwerking (AVG) stimuleren de ontwikkeling van veiligere chips. Zo is de MIFARE® chip in de OV-chipkaart, die eerder nog gekraakt werd, inmiddels aanzienlijk beter beveiligd.

LIFI

Internet via licht



Internet via licht. Verre toekomstmuziek? Verre van dat. Want al binnen enkele jaren zal lifi waarschijnlijk geen sciencefiction maar feit zijn. In een wereld waar smartphones, laptops, huishoudelijke apparatuur en heel veel andere draadloze toepassingen nu nog gebruik maken van wifi, zal *Light Fidelity* (lifi) snel zijn intrede doen.

Voor internet via licht zijn *light emitting diodes* nodig. Die kennen we beter als led. En het geluk wil dat led inmiddels alom aanwezig is. In woningen natuurlijk, maar ook op kantoren, ziekenhuizen of scholen. En ook auto's en lantaarnpalen beschikken steeds vaker over led-verlichting. Daarmee is een heel bruikbare en bovendien zeer energiezuinige infrastructuur ontstaan. Want al die lichtbronnen zijn in potentie bronnen voor datacommunicatie. Tenminste, als ze worden uitgerust met lifi.

VDL groep Spie Smart poles



[Over SPIE](#)

[Oplossingen](#) ▾

M

SPIE is als een van de partners van VDL Groep betrokken bij een nieuw internationaal ecosysteem, dat op een maatschappelijk verantwoorde manier tegemoet komt aan de toenemende vraag naar laad- en meetinfrastructuur en verduurzaming in de openbare ruimte. VDL Groep ontwierp daarvoor een toekomstbestendige mastenfamilie die tegelijkertijd kan worden opgebouwd met verschillende connectiviteitsmogelijkheden van diverse merken en oplossingen. De rol van SPIE zit in het adviseren, engineeren, installeren, beheren en onderhouden van deze 'Smart Poles'.

Om onder andere klimaatdoelstellingen te versnellen, is een multidisciplinaire samenwerking gewenst waarbij ruimte is voor de technische toepassingen van vandaag én morgen. Deze aanpak wordt ondersteund door alle ecopartners (naast SPIE zijn dat onder andere Microsoft, ABB en Signify) met specialisaties in oplossingen zoals laden, connectiviteit, meten, verlichting en digitale aspecten voor het systeem. Gezamenlijk wordt de oplossing gecreëerd voor de uitdaging waar overheden, als eigenaar van de openbare ruimte, mee te maken hebben.

Het idee voor dit ecosysteem met open karakter is ontstaan toen duidelijk werd dat het toekomstige straatbeeld zou worden 'vervuld' door een wildgroei aan verschillende licht- en communicatiemasten. De energietransitie stond destijds nog in de kinderschoenen maar duidelijk was dat de behoefte aan één mast die de openbare ruimte kan voorzien van een keur aan functionaliteiten zal toenemen. Denk daarbij aan ledverlichting, laadopties voor voertuigen, communicatie (WiFi en dataverzameling), sensoren die bijvoorbeeld de luchtkwaliteit, geluid en/of verkeersbewegingen meten en bewegwijzering. Door deze functionaliteiten te combineren in één slimme mast wordt een wildgroei aan masten in de openbare ruimte voorkomen. De slimme masten van VDL hebben één uniform uiterlijk dat bijdraagt aan een vriendelijk en uniform aanzicht in het straatbeeld.

Wob verzoek
21-09-2021

Bezoek 2014

Sinds 2005
draagt Huawei
bij aan de
telecomnetwerken
en de
digitalisering in
Nederland

Programma Chinareis tbv wh Ollongren
22 september

busin
PDF

smart

0 resultaten < >

Date and time	Activity Mayor	Toelichting/suggesties programma wethouder
Monday 27 October		
06:50	Arrival Guangzhou	
06:50 – 08:00	Transfer airport to Pullman Guangzhou Baiyun Airport Hotel	
08:00 – 11:00	rest	
11.00 – 15:00	Time slot courtesy meeting Guangzhou Municipal Government	Ajax (^{5.1.2.e}) sluit graag aan vanwege een te plannen vriendschappelijke wedstrijd tussen Ajax en Guangzhou Evergrand
16:00 – 20.00	Time slot visit China Southern Airlines, includes working dinner	KLM (^{5.1.2.e}) Schiphol (^{5.1.2.e}) sluiten aan.
Tuesday 28 October		
morning	Breakfast briefing	
09:00 – 11:00	Time slot transfer to Shenzhen (minivan)	
11:00 – 14:00	Visit to Huawei Technologies, including lunch	Schiphol Ajax, Amsterdam Arena, UvA (Gunning) Amsterdam Smart City en de Amsterdam Arena zullen voorafgaand aan het bezoek in het R&D Center onderzoeken welke technologie Huawei in huis heeft om de Arena en het gebied erom heen slimmer te maken. De delegatie krijgt bij aankomst een presentatie over hoe er samengewerkt gaat worden. Hierbij worden concrete oplossingen voor concrete problemen besproken. Het gaat om voor Europa nieuwe technologie zodat Huawei Amsterdam kan gebruiken als 'show-case city'.
14:00 – 16:00	Time slot courtesy call Shenzhen Municipal Government	beleefdheidsbezoek
17:00 – 20:00	Flight xxx to Beijing	
Wednesday 29 October		
morning	Time slot Official meeting Beijing Municipal Government TBC	Advies: wethouder sluit aan indien mogelijk (= maandag vliegen). Goed als de wethouder de burgemeester van Peking ziet, met het oog op de toekomst.
lunch	BLOCKED	Hier verwachten we uitnodiging van de burgemeester van Peking. Advies, zie boven.

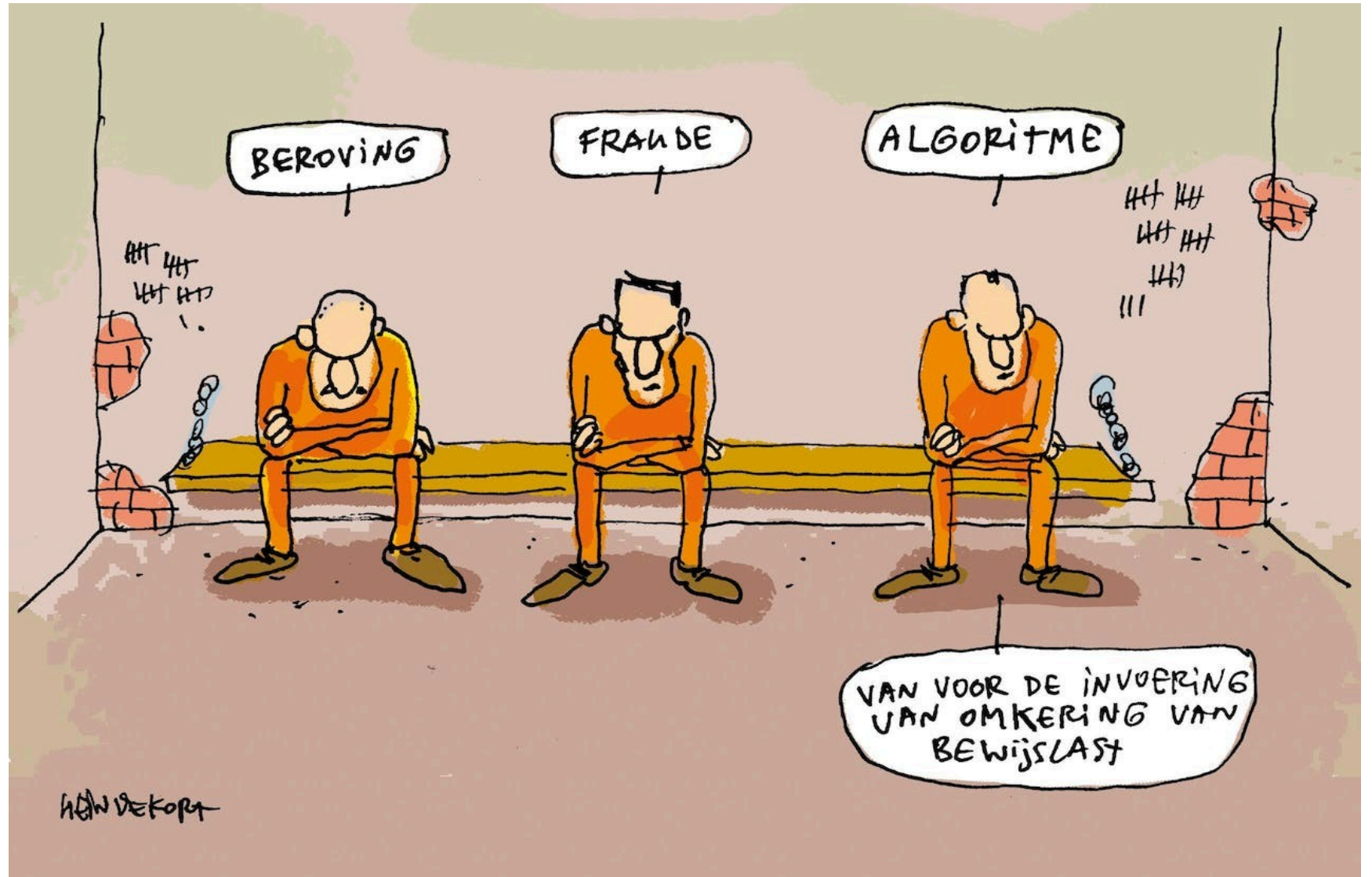
Hoe zit het met de Privacy in Utrecht?

- De slimme stad roept allerlei ethische kwesties op. Wie heeft toegang tot de verzamelde data?
- Op dit moment gaat er op het gebied van software bij overheden nog veel mis. Overheden kopen licenties van diensten en software in op de markt zonder dat ze de toegang krijgen tot de achterliggende code, en zo zorgen bedrijven dat gemeentes afhankelijk van hen.
- Sinds 2018: privacy wet Algemene Verordening Gegevensbescherming. De AVG verbiedt het onnodig of ongeoorloofd verzamelen of gebruiken van persoonsgegevens in de openbare ruimte.
- Volgens de privacy waakhond Autoriteit Persoonsgegevens (AP) verzamelen smart city-toepassingen onnodig veel data. Zo wordt een ~~inbreuk gemaakt op de vrijheden van burgers~~. De AP wil meer **ethiek** in de slimme stad. De AP wijst in een recent verschenen onderzoeksrapport over smart cities op het belang van een openbare ruimte waarin burgers zich vrij en onbespied kunnen bewegen.

<https://publicaties.rekenkamer.amsterdam.nl/algorithmenonderzoeksrapport/#footnote-9> Algoritmen onderzoeksrapport, Rekenkamer Metropool Amsterdam, 20-10-2023

https://www.autoriteitpersoonsgegevens.nl/uploads/imported/onderzoeksrapport_smart_cities_def.pdf
Autoriteit persoonsgegevens rapport, juli 2021.

Wat is een
algoritme?



Wat is een algoritme?



Een algoritme is een vooraf bepaalde set instructies gericht aan een computer die bepaalt hoe met informatie of data om te gaan.

Het registreren van algoritmen in dit register is niet verplicht.

□ De verplichtstelling kan volgens het kabinet op zijn vroegst pas in 2024 ingaan, omdat in de periode daarvoor wordt onderzocht welke beleidsmatige en juridische keuzes gemaakt moeten worden om de reikwijdte van het register te bepalen en een definitie van algoritmen die daarin moeten worden opgenomen, op te stellen.

□ In de Werkagenda Waarden gedreven Digitalisering van de Rijksoverheid staat dat de verplichtstelling pas “voor einde 2025” zal zijn gerealiseerd.

Privacy en ethiek:

Algoritme-register

Grondrechten en ethiek

Missie: We waarborgen grondrechten en waarden in een wereld waarin digitalisering steeds meer centraal staat.

Bij de huidige en toekomstige vergaande digitale transformatie ontstaat de vraag of alles wat technologisch mogelijk is, ook wenselijk is. Digitalisering raakt aan de waarden en verhoudingen in onze samenleving en aan de manier waarop we met elkaar omgaan. Nieuwe technieken en toepassingen roepen ethische en grondrechtelijke vragen op. We moeten niet alleen oog hebben voor de mogelijkheden, maar ook voor de risico's van digitalisering.

Speerpunt 1: In alle digitaliseringsprojecten besteden we met een vaste aanpak aandacht aan onze grondrechten en ethiek

Voorafgaand aan elk digitaliseringsproject stellen we onszelf de volgende vragen:

- Kan het? (technologie)
- Mag het? (privacy)
- Willen we het? (ethiek)
- Kunnen we dit met goed fatsoen aan onze inwoners uitleggen? (ethiek)

We gebruiken ethische impact assessments om het antwoord op de laatste twee vragen te vinden. Hiervoor zetten we het [Utrechtse waardenmodel \(toelichting\)](#) in. Dit is vormgegeven met en op basis van modellen als [De Ethische Data Assistent \(DEDA\)](#) en het Ethisch Waardenmodel van het Rathenau Instituut. Op deze manier krijgen we zicht op wat we echt willen en belangrijk vinden.

Speerpunt 2: We ontwikkelen morele oordeelvorming binnen het digitale domein

Met de ethische impact assessments willen we ethische dilemma's bij digitaliseringsprojecten herkennen en vanuit publieke waarden de juiste acties ondernemen. Daarnaast willen we bepalen welke Utrechtse waarden voor ons extra belangrijk zijn, zodat we deze als vertrekpunt kunnen nemen bij onze Utrechtse opgaven. Dit morele kompas zal zich continu verder ontwikkelen. In de ethische impact assessments organiseren wij ook tegenspraak vanuit de stad. Hiervoor onderzoeken wij de mogelijkheid tot het vormen van een Stadspanel met daarin een

Speerpunt 2: We ontwikkelen morele oordeelvorming binnen het digitale domein

Met de ethische impact assessments willen we ethische dilemma's bij digitaliseringsprojecten herkennen en vanuit publieke waarden de juiste acties ondernemen. Daarnaast willen we bepalen welke Utrechtse waarden voor ons extra belangrijk zijn, zodat we deze als vertrekpunt kunnen nemen bij onze Utrechtse opgaven. Dit morele kompas zal zich continu verder ontwikkelen. In de ethische impact assessments organiseren wij ook tegenspraak vanuit de stad. Hiervoor onderzoeken wij de mogelijkheid tot het vormen van een Stadspanel met daarin een vertegenwoordiging van inwoners en vanuit de wetenschap.

Speerpunt 3: We streven naar een open Utrecht

In ons coalitieakkoord hebben we de ambitie uitgesproken om toe te werken naar een opener en transparantere gemeente Utrecht. Hiertoe hebben we het plan Open Utrecht opgesteld. We willen bereiken dat onze publieke informatie beter vindbaar, uitwisselbaar, eenvoudig te ontsluiten en goed te archiveren is. We maken uit eigen beweging informatie openbaar. Dat doen we in pilots en al lerend. Bijzondere aandacht hebben wij hierbij voor de transparantie rondom algoritmen en kunstmatige intelligentie. Vandaar hebben wij het [Utrechtse algoritmeregister](#) openbaar gemaakt. Hier vindt u een overzicht van de Utrechtse digitaliseringstrajecten waarbij een algoritme en/of voorspellend model een rol vervult.

Speerpunt 4: We versterken de informatiepositie van inwoners

De democratische rechtsstaat functioneert beter als onze inwoners een sterke informatiepositie hebben. Daar kan een opener en transparantere gemeente voor zorgen. We stellen onze informatie openbaar beschikbaar, met uitzondering van privacygevoelige of concurrentiegevoelige informatie. Zo zorgen we dat inwoners zoveel mogelijk dezelfde informatie tot hun beschikking hebben als de gemeente.

Voorbeeld van een ethisch dilemma uit de literatuur

José van Dijk et al signaleren in het boek *'De Platformsamenvleving. Strijd om publieke waarden in een online wereld'* (Amsterdam 2016) dat online platformen de potentie hebben de maatschappelijke ordening te transformeren. Tav overnachtingen in populaire steden en de taxibranche zien we dat ook gebeuren. Dit raakt volgens haar publieke waarden. Waarden zoals toegankelijkheid van informatie, gelijkheid tussen burgers, openbaarheid van democratische processen, eerlijke verdeling van kosten van collectieve diensten, vrijheid van expressie. Van Dijk ziet dat de vierhoek overheid, bedrijven, individuen en maatschappelijke organisaties alle verantwoordelijkheid dragen voor het bewaken van onze waarden. De (lokale) overheid kan daarbij eisen stellen. Van Dijk noemt bijvoorbeeld dat Sao Paolo een vergunning verleende aan Uber op voorwaarde van een bepaald quorum aan vrouwelijke chauffeurs. En daar vloeien weer eisen uit voort op het gebied van toegang tot de geaggregeerde datasets van het bedrijf om te kunnen controleren of ook aan die eis voldaan wordt.

Algoritme register:

<https://data.utrecht.nl/datasets>

<https://data.utrecht.nl/dataset/algoritmeregister-utrecht>



Datasets Over het dataportaal

Zoeken

Home Datasets Algoritmeregister Utrecht

Algoritmeregister Utrecht

Beschikbaar sinds 01/03/2022 Laatste wijziging 02/05/2023

Dit is het Utrechtse algoritmeregister. Hier vindt u een overzicht van de Utrechtse digitaliseringstrajecten waarbij een algoritme en/of voorspellend model een rol vervult. We zijn uitgegaan van grote algoritmen en/of voorspellende modellen die impact hebben op de stad. We hebben de 'kleine' algoritmen bewust achterwege gelaten in dit overzicht, gelet op de omvang en eventuele beheersbaarheid.

Data.Overheid.nl

Downloadbare bestanden (1)

Algoritmeregister Utrecht

Data raadplegen

XLS CC-0 (1.0)

Toegankelijkheid

Status

[Beschikbaar](#)

Openbaarheidsniveau

[Publiek](#)

Licentie

[CC-0 \(1.0\)](#)

Kenmerken

Classificaties

Geen

Thema

[Bestuur](#)

Contactgegevens

Fraudescore-kaart voor bijstand 2023



▲ geld euro's © Shutterstock

Aangifte tegen vijf Utrechtse gemeenten om gebruik omstreden algoritme bij fraude in de bijstand

Vakbond FNV heeft bij de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) aangifte gedaan tegen de gemeenten Nieuwegein, Houten, IJsselstein, Lopik en Veenendaal. Om uitkeringsfraude te voorkomen maakten deze vijf gemeenten tot juni vorig jaar gebruik van een zogeheten fraudescorekaart bij de aanvraag van uitkeringen.

Redactie Utrecht 21-01-23, 15:55 Laatste update: 21-01-23, 16:11



AP wil van gemeenten opheldering fraudescorekaart

17 MEI 2023 - 10:21 | ACTUEEL | INNOVATIE & TRANSFORMATIE | AP | AVG | FNV



Alfred Monerie

De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) is nog niet klaar met de vijf Utrechtse gemeenten die bij de bestrijding lang zijn doorgegaan met een discriminerend algoritme. Ze zullen met een goed verhaal moeten komen v Binnen twee maanden dienen ze opening van zaken te geven.

De AP maakte vandaag bekend dat betrokken gemeenten om opheldering zijn gevraagd over hun gebruik v fraudescorekaart. Dit is een geautomatiseerd systeem dat bijstandsgerechtigden een score geeft op basis zoals beroep, woonwijk en opleidingsniveau. De score moet aanduiden of bij deze burgers een hogere kans

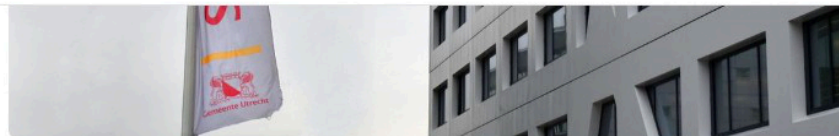
Ondanks eerdere rechtspraak over het Systeem Risico Indicatie (Syri) dat het gebruik van zo'n systeem in s zijn deze gemeenten ook na 2020 met de fraudescorekaart doorgegaan. Ook sloegen ze een oproep van de Gemeenten (VNG) in de wind om ermee te stoppen. De gemeenten haalden pas bakzeil na kritische bericht

Opsporen bijstands- fraude

<https://www.vpro.nl/argos/lees/onderwerpen/artikelen/2022/in-arme-wijken-voorspelt-de-overheid-nog-altijd-fraude.html>

**RTV
Utrecht**

Voorpagina Sport Kijk Radio M Utrecht Podcasts Bureau Hengeveld



© RTV Utrecht / Timo Anceaux

PROVINCIE UTRECHT - Nederlandse gemeenten leunen in toenemende mate op slimme algoritmes om bijvoorbeeld bijstandsfraude op te sporen of om burgers met schulden op tijd te kunnen helpen. Dat blijkt uit onderzoek van de NOS en de regionale omroepen. Het kan een handige tool zijn, maar risicoprofilering en discriminatie liggen volgens deskundigen op de loer. Utrecht is een van de gemeenten die werkt met dergelijke algoritmes.

Zeker 25 gemeenten maken gebruik van voorspellende systemen, maar risicoprofilering is momenteel voer voor discussie. Het debat over de kindertoeslagenaffaire is daar een goed voorbeeld van. Daar bleek een dubbele nationaliteit te worden meegewogen bij het opstellen van risicoprofielen. Het profileringssysteem SyRI werd door een rechter afgewezen, omdat het niet transparant genoeg was en risico op discriminatie gaf.

Voor advocaat Anton Ekker is dat reden tot zorg. Hij procedeerde succesvol tegen dat systeem. "Het kabinet heeft plechtig beloofd dat er geen nieuwe toeslagenaffaire zal komen, maar het heeft geen goed beeld van wat gemeenten allemaal doen", zegt hij tegen de [NOS](#).

ca kijk lees luister contact

In arme wijken voorspelt de overheid nog altijd fraude

Alleenstaande moeder in bijstand als fraude-indicator

20 DECEMBER 2022, DAVID DAVIDSON EN SASKIA ADRIAENS


De overheid voorspelt na het verbod op het 'sleepnet' SyRI nog altijd fraude op adressen in sociaal-economisch zwakkere wijken. Argos en Lighthouse Reports deden onderzoek naar de methode, waarbij gemeenten en instanties als Belastingdienst, UWV en politie risicosignalen delen. 'Dit gaat over een overheid die zoveel van je afweet dat die altijd iets kan vinden.'

Autoriteit Persoonsgegevens

rapport 2023

<https://www.autoriteitpersoonsgegevens.nl/>

Ove



AUTORITEIT
PERSOONSGEGEVENS

Waar bent u

Home **Thema's** Actueel Documenten Contact FG's

Home > Thema's > Algoritmes & AI > Algoritmes uitgelegd >

Kansen en risico's van algoritmes en AI


Het gebruik van geavanceerde algoritmes kan voordelen bieden. Door patronen te halen uit data, kan bijvoorbeeld de gezondheidszorg meer inzicht krijgen in het verloop van ziektes, of zelfs diagnoses stellen van afwijkingen of aandoeningen die voorheen lastig of niet te identificeren waren.

OP DEZE PAGINA

↓ [Transparantie](#)

↓ [Valse werkelijkheid](#)

Over d



AUTORITEIT
PERSOONSGEGEVENS

Waar bent u

Home Thema's **Actueel** Documenten Contact FG's

Home > Actueel >

EDPB-guidelines voor gezichtsherkenning door politie en justitie

17 mei 2022 Thema's: [Biometrie](#), [Internationale samenwerking](#), [Politie, bijzondere opsporing en justitie](#)

De Europese privacytoezichthouders hebben nieuwe guidelines opgesteld voor de inzet van gezichtsherkenning door politie en justitie. Gezichtsherkenning mag alleen worden ingezet wanneer dat noodzakelijk en proportioneel is, stellen de toezichthouders. En ze herhalen hun pleidooi voor een verbod op gezichtsherkenning in een aantal specifieke gevallen.

Update april 2023

Inmiddels is er een definitieve (Enkelstaalige) versie van de guidelines voor

Controle van de rekenkamer:

constateert
in 2021
nadelen en
voordelen

- Er is weinig aandacht voor de ethische aspecten en vragen van bezorgde burgers over de toepassing van algoritmen.
-
- Algoritmen van de rijksoverheid voldoen niet volledig aan de eisen die de Algemene Rekenkamer stelt.
-
- Uiteenlopende risico's; gebrekkige controle op prestaties of effecten, tot mogelijke vooringenomenheid, datalekken of ongeautoriseerde toegang.
-
- Tegelijkertijd zorgen algoritmen voor een snellere en doelmatige besluitvorming, waardoor het werk met minder ambtenaren kan worden gedaan en burgers minder lang op hun besluit hoeven te wachten en eerder hun geld ontvangen van de overheid.

Amnesty International

<https://www.amnesty.nl/content/uploads/2023/12/AINL-2023-briefing-algoritmebeleid.pdf?x48457>



ALGORITMEBELEID KAN NIEUW TOESLAGENSCHANDAAL NIET VOORKOMEN

**MENSEN IN NEDERLAND NOG STEEDS ONVOLDOENDE
BESCHERMD TEGEN DISCRIMINERENDE RISICOMODELLEN**

BRIEFING

AMNESTY
INTERNATIONAL



Terug naar
ons...

*'Not our
future'*

Bob Moran

<https://www.bobmoran.co.uk/>



'Werkelijk slimme steden bieden mensen mogelijkheden om creatief te handelen en eigenaarschap te voelen over hun omgeving, over elkaar en over zichzelf, Michiel de Lange

Wat kunnen wij als bewoners doen



1

Vorm een groep en informeer elkaar en lees je in op Agenda 2030, de mobiliteits-agenda, smart city technologieën, straling en gezondheidsproblematiek en privacy en informeer je goed over jouw stad en buurt.

2

Organiseer in een groep lezingen voor bewoners over alle onderwerpen hierboven en leg contact met de politieke partij die jouw belangen behartigt.

3

Spreek in bij de gemeenteraad en zet een **referendum** op bij jou in de buurt.

Raadsleden Moties



Motie: Geen geld naar extra camera's

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 6 juli 2023, ter bespreking van het Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023,

Constateerende dat:

1. In het coalitieakkoord 2022-2026 het toevoegen van tien flexibele camera's is opgenomen, echter zonder het beschikbaar stellen van extra middelen;
2. Tien extra flexibele camera's op jaarbasis € 65.000 kosten;
3. Besluitvorming over aanvullende dekking voor de camera's onderdeel uitmaakt van de integrale afweging in de Voorjaarsnota;
4. De 10 tien extra flexibele camera's bekostigd worden uit het lopend budget van het programma Openbare orde en Veiligheid;

Overwegende dat:

1. In de gemeente Utrecht meer dan 5.000 geregistreerde camera's hangen, en een onduidelijk aantal ongeregistreerde camera's, gericht op de openbare ruimte;
2. De vrije persoonlijke levenssfeer en de privacy van inwoners hieronder lijdt;
3. Het uitbreiden van het aantal gemeentelijke camera's daarom onwenselijk is;
4. Openbare orde en Veiligheid voldoende uitdagingen kent waar een bedrag van €65.000 ook goed aan kan worden besteed, zoals de vuurwerkproblematiek, of vraagstukken omtrent het online gebiedsverbod, het Lucasbolwerk, ondermijning, et cetera.



Partij voor
de Dieren
Gemeenteraadsfractie Utrecht



Motie: bezoekers zijn geen marketingdata

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 17 december 2020, ter bespreking van het Raadsvoorstel Verordening Bedrijveninvesteringszone (BIZ) Woonboulevard 2021

Constateerende dat:

1. De BIZ op initiatief van bedrijven door de gemeenteraad vastgesteld wordt,
2. De BIZ profiteert van de camera's vanuit de vereniging Usafe (gefinancierd door het ondernemersfonds),
3. Deze camerasurveillance opgezet is vanuit veiligheidsgronden,
4. De vereniging Woonboulevard Utrecht, als uitvoerder van de BIZ, voornemens is een beroep te doen op continuering van camerasurveillance vanuit Usafe en daarbij kijkt of kentekenscancamera's kunnen worden toegevoegd,

Overwegende dat:

1. Bezoekers van de openbare ruimte niet direct of indirect data mogen zijn ten behoeve van commerciële activiteiten,
2. Bezoekers van de openbare ruimte recht hebben op privacy en dit alleen ingeperkt mag worden voor zwaarwegende redenen,
3. Het daarom niet wenselijk is – en niet zou moeten mogen – dat een vereniging als Woonboulevard Utrecht veiligheidsdata gebruikt ten behoeve van het meten van marketingeffectiviteit, omdat bezoekers en gebruikers van de openbare ruimte en weg hiervoor geen toestemming verlenen.

Fractie:
VVD

<https://ureka.utrecht.nl/app/>



Motie: draagvlak bij opheffen parkeerplaatsen

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 17 december 2020, ter bespreking van het raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad,

Constaterende dat:

1. Er tientallen parkeerplaatsen in de Binnenstad worden opgeheven, als dit raadsvoorstel wordt aangenomen;
2. Bewoners en ondernemers hun zorgen over dit raadsvoorstel hebben geuit tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst;

Overwegende dat:

1. Er draagvlak moet zijn op de locaties waar parkeerplaatsen worden opgeheven;
2. Bewoners en ondernemers daarom actief moeten worden betrokken bij de uitwerking van dit raadsvoorstel, en parkeervergunninghouders in het bijzonder;

Draagt het college op:

1. Bewoners en ondernemers in de binnenstad actief te informeren over dit raadsvoorstel en



Motie: maak gebruik van CBS-cijfers

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 17 december 2020, ter bespreking van het raadsvoorstel Aanpassen voorwaarde opheffen parkeerplaatsen binnenstad,

Constaterende dat:

1. De wethouder bij de behandeling van dit raadsvoorstel in de commissie Stad en Ruimte argumenteerde dat het 'percentage huishoudens in de Binnenstad met tenminste één auto' tussen 2008 en 2019 is gedaald van 61% naar 38%;
2. Dit percentage is gebaseerd op resultaten van de inwonersenquête;
3. De foutmarge in dit percentage de afgelopen jaren tussen de 4 en 8 procentpunten heeft geschommeld (uitgaande van significantie van 95%);
4. De daling van dit percentage grotendeels wordt verklaard doordat het aantal woningen in de Binnenstad tussen 2008 en 2020 is gegroeid met 30% van ruim 7.800 naar ruim 10.000 (met name in het Stationsgebied);
5. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) cijfers publiceert over de [aantallen personenauto's per postcodegebied](#) en de [aantallen huishoudens per postcodegebied](#) (zie bijlage voor postcodegebieden 3511 en 3512, de oude Binnenstad);
6. Het CBS ook cijfers publiceert over de aantallen [motorvoertuigen van particulieren](#), zodat er geen vertekend beeld ontstaat als er een lease- of verhuurbedrijf in een wijk is gevestigd;
7. het aantal personenauto's in de oude Binnenstad vrijwel stabiel is en de afgelopen jaren zelfs een lichte stijging laat zien (zie bijlage);

Overwegende dat:

1. De inwonersenquête geen absolute cijfers geeft over het autobezit in wijken of buurten, maar het CBS wel;
2. Cijfers over de absolute aantallen auto's van belang zijn voor het controleren van het effect

Fracties: Denk EenUtrecht

<https://ureka.utrecht.nl/app/>



Motie: Bekostigen parkeervergunning uit mobiliteitsbudget U-pas

De gemeenteraad van Utrecht, bijeen op 6 juli 2023, ter bespreking van de Voorjaarsnota 2023.

Constaterende dat:

1. Het belangrijk is om de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen te vergroten voor alle inwoners van Utrecht, ongeacht hun financiële situatie;
2. Het mobiliteitsbudget een instrument is dat Utrechtse inwoners met een laag inkomen ondersteunt bij het deelnemen aan de maatschappij;
3. Parkeerbelasting een aanzienlijke last kan vormen voor Utrechtse inwoners met een laag inkomen, wat hun mogelijkheden om gebruik te maken van mobiliteit beperkt.

Overwegende dat:

1. Keuzevrijheid een belangrijk goed is en dat Utrechters moeten kunnen kiezen welke vorm van mobiliteit het beste bij hen past.
2. De Utrechters met een lager inkomen het vertrouwen moeten krijgen dat zij zelf kunnen bepalen aan welke vorm van mobiliteit zij hun mobiliteitsbudget moeten besteden.

Draagt het college op:

1. Het mogelijk te maken om een parkeervergunning te bekostigen uit het gehele mobiliteitsbudget van de U-pas.

Ingediend door:



Motie: Burgerberaad over leefbaarheid

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 9 maart 2023, ter bespreking van Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) met kenmerk 10726067.

Constaterende dat:

1. De Utrechter niet heeft kunnen en mogen participeren bij de 'Oplegger RSU2040'.
2. Amendement 111/2022 mogelijk maakt een burgerberaad te starten in 2023.
3. De wethouder wel met een aanpak komt om de 'barcode door te ontwikkelen' maar tegelijkertijd aangeeft (commissie ROG d.d. 9 febr. 2023) dat een leefbaarheidstoets op buurt- en projectniveau niet is te realiseren en je daarin als bestuurder en raad het beste maar kan vertrouwen op de ambachtelijke deskundigheid van stedenbouwkundigen.

Overwegende dat:

1. De Utrechter zeer beperkt invloed heeft gehad op de totstandkoming van de RSU2040.
2. Voor het draagvlak bij grootschalige bouwopgaven het essentieel is hier Utrechters voldoende zeggenschap in te geven.
3. Het nu ontbreekt aan een eenduidige visie voor een leefbare ontwikkeling van de stad.
4. We naast het vertrouwen in stedenbouwkundigen er als raadsleden wél aan hechten om samen met burgers te kunnen toetsen of bouwplannen op buurtniveau leefbaar zijn.
5. Leefbaarheid voor elke wijk of buurt anders is, subjectief is, maar het tegelijkertijd belangrijk is om als stad wel een basis te hebben waarmee we kunnen nagaan of een bouwplan ook op buurtniveau voldoende leefbaar is. Vooral bij bouwplannen met grote 'dichtheden' in woningen per hectare,
6. Toekomstgesprekken met de stad, zoals aangekondigd in de Oplegger RSU2040, te vrijblijvend zijn en geen recht doen aan het belang van en voor de Utrechters.

Start een
dialooggroep met
elkaar, sluit aan
bij een partij in
jouw stadsdeel en
ga naar gemeente

StralingsBewust.info

StralingsBewust.info

Over straling ▾

Zelf aan de slag ▾

Nieuws/Media ▾

Acties ▾

Ervaringen

Gemeenten

Meer... ▾

Agenda

Acties van
stralingsbewuste
groepen

Overzicht
Actiegroepen

**Stappenplan,
voorbeeldbrieven
en brochures**

Facebook groepen

Landelijke petitities
tegen 5G

Stappenplan, voorbeeldbrieven en brochures

Verandering ontstaat niet vanzelf, we willen je hierbij dan ook uitnodigen om ook mee te helpen om te zorgen voor meer bewustwording over de gezondheidsrisico's van straling. Samen komen we verder!

Stappenplan: In gesprek gaan met je gemeente

1. **Informeer jezelf goed** door de informatie en actuele berichtgeving op diverse stralingsbewuste websites te lezen. [Lees boeken](#), [bekijk video's](#) en [lees artikelen](#) die je helpen om te weten wat je wilt weten en dat je weet waar je over praat.
2. **Bepaal of je zelf een actie wilt ondernemen of dat je dit samen met je buurtgenoten wilt doen.** Op de pagina [Plattegrond Actiegroepen](#) kun je bekijken of er in jouw gemeente al een groep actief is, zodat je je daar (indien gewenst) bij aan kunt sluiten. De contactgegevens kun je daar ook vinden.
3. **Start eventueel je eigen lokale werkgroep.** Dat kan ook een klein groepje van 2 of 3 mensen zijn. Meldt de contactgegevens bij ons, zodat we dit kunnen



Laatste nieuws

Historische omslag: erkenning EHS in Nederland is een feit!

Steun gevraagd – Niet nog een radar in Herwijnen

Overheid ook hier nalatig: kankerverwekkende stoffen Hoogovens al in 1975 bekend

iPhone 12 uit winkels gehaald

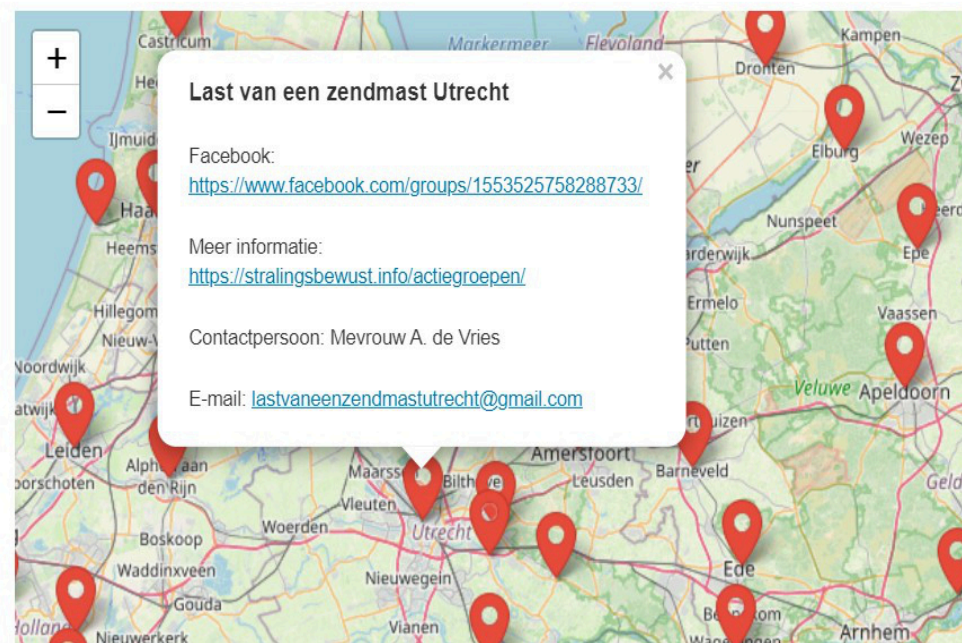
StralingsBewust
.info

Actiegroep Utrecht

StralingsBewust.info

Over straling ▾ Zelf aan de slag ▾ Nieuws/Media ▾ **Acties** ▾ Ervaringen Gemeenten Meer... ▾

Stralingsbewuste actiegroepen in Nederland - Plattegrond



Laatste nieuws

Presentatie door Stralingsbewust op 6 maart tijdens bijeenkomst Kennisplatform EMV over gewenste stralingsarme woon- en werkplekken

Stichting EHS in beroep tegen veiling 3,5 GHz frequentie – Zitting op dinsdag 12 maart

Historische omslag: erkenning EHS in Nederland is een feit!

Uitrol 5G mag doorgaan 12-03-2024

<https://stichtingehs.nl/nieuwsberichten/echter-wijst-verzoek-voorlopige-voorziening-af-uitrol-5g-mag-doorgaan/>



Rechter wijst verzoek voorlopige voorziening af, uitrol 5G mag voorlopig doorgaan



Op 12 maart jl. heeft de rechtbank in Rotterdam het verzoek van Stichting EHS om een voorlopige voorziening afgewezen. Deze moest ervoor zorgen dat de veiling van de nieuwe 5G-frequentie voorlopig op pauze werd gezet tot er op het beroep van Stichting EHS was beslist. Dit beroep is ingesteld tegen het besluit dat de uitrol van de 3,5 GHz-frequentie mogelijk moet maken. De voorzieningenrechter is echter van mening dat de minister in redelijkheid tot het besluit heeft kunnen komen en dat 5G zo spoedig mogelijk kan worden uitgerold. Ten onrechte, zo stelt de Stichting.

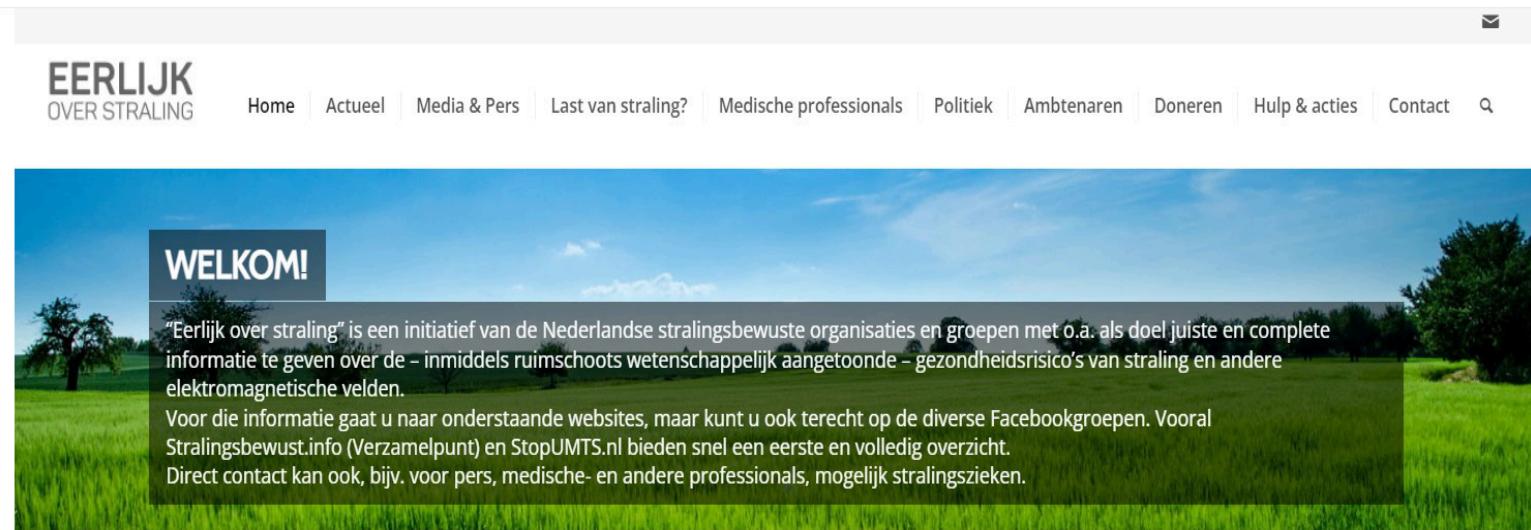
Onderbouwing rechtbank

De voorzieningenrechter stelt dat er bij de uitrol van 5G volgens de EU rekening wordt gehouden met de gezondheidsaspecten en dat daarom de ICNIRP-richtlijnen worden toegepast. Er zouden volgens de rechter geen adviezen zijn van organen als het RIVM en de Gezondheidsraad dat niet van deze richtlijnen zou mogen worden uitgegaan. De minister heeft hiermee volgens de rechter voldoende voorzorg toegepast. Ook als een beroep op het VN-verdrag Handicap evt. mogelijk is, is niet gezegd dat

deze richtlijnen onvoldoende bescherming bieden.

Sluit je aan
bij
stralingsbewust
Utrecht en
help mee

<https://stralingsbewust.info/>



**EERLIJK
OVER STRALING**

Home Actueel Media & Pers Last van straling? Medische professionals Politiek Ambtenaren Doneren Hulp & acties Contact

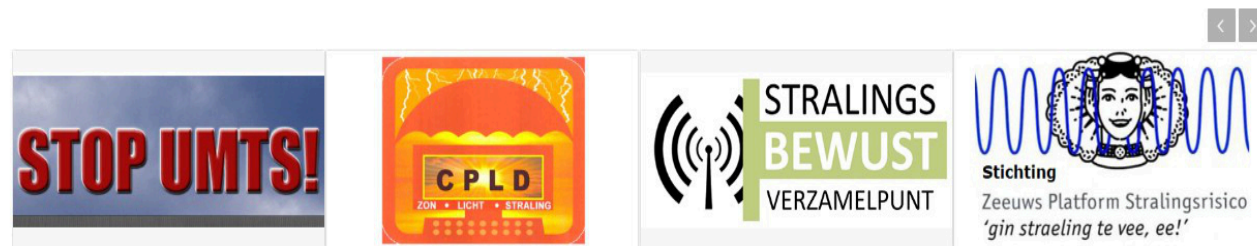
WELKOM!

"Eerlijk over straling" is een initiatief van de Nederlandse stralingsbewuste organisaties en groepen met o.a. als doel juiste en complete informatie te geven over de – inmiddels ruimschoots wetenschappelijk aangetoonde – gezondheidsrisico's van straling en andere elektromagnetische velden.

Voor die informatie gaat u naar onderstaande websites, maar kunt u ook terecht op de diverse Facebookgroepen. Vooral Stralingsbewust.info (Verzamelpunt) en StopUMTS.nl bieden snel een eerste en volledig overzicht.

Direct contact kan ook, bijv. voor pers, medische- en andere professionals, mogelijk stralingszieken.

Europees Burgerinitiatief gestart: stem ook voor Europese wetgeving inzake 5G!



----- Persbericht 08.03.2022 -----

EMF kaart

Ga meten in jouw buurt

<https://emfkaart.nl/>

EMF kaart NL Over de kaart Meetwaardes **Petitie** Meedoen

Petitie

Start een open debat over 5G, Smart Cities en AI

Onderteken op [Petities.nl](https://petities.nl)

Wij,

Bezorgde burgers, vragen aandacht voor urgente kwesties rondom de uitrol van 5G, Smart Cities en kunstmatige intelligentie (AI) in de openbare ruimte.

Constateren:

Dat er vele rapporten zijn die negatieve effecten aantonen van elektromagnetische straling op mens & natuur.

Dat de groei van zendmasten, datacentra en slimme apparatuur aanzienlijke impact zal hebben op het milieu.

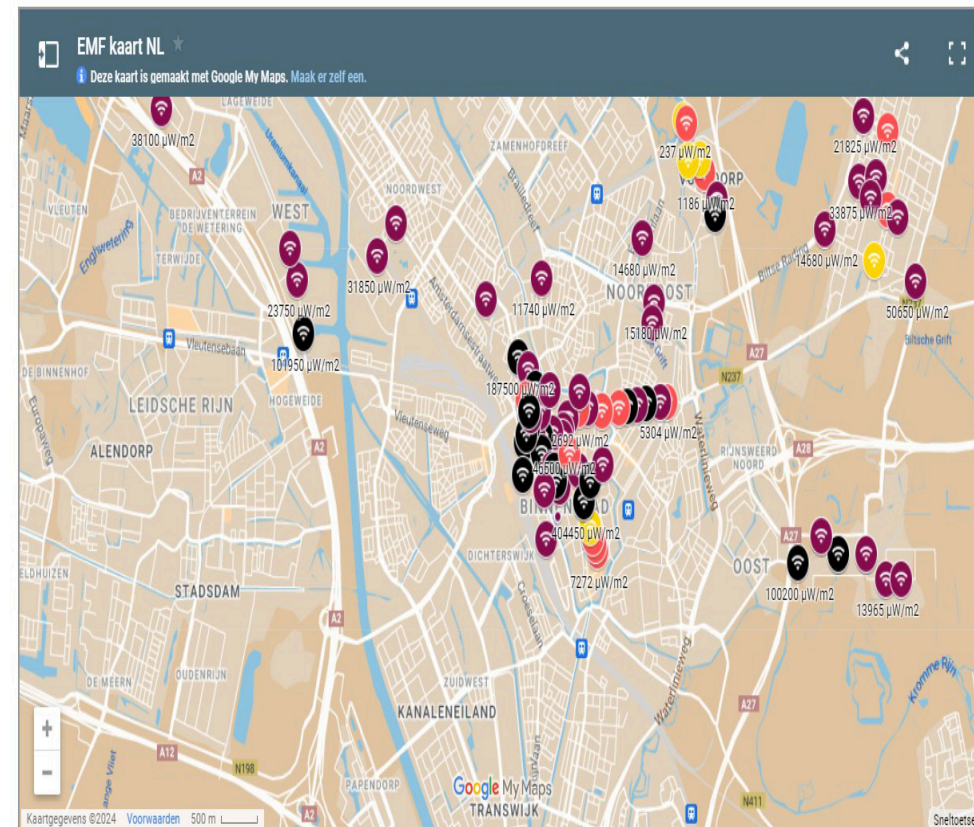
Dat privacy, cybersecurity en vrijheid onder druk staan door de nieuwe technologieën en er geen controle is op de inzet van AI.

Dat over de uitrol van 5G, Smart Cities en AI geen breed maatschappelijk debat heeft plaatsgevonden.

En Verzoeken:

Bij de gezondheidseffecten van straling het voorzorgsbeginsel toe te passen.

Bij de milieueffecten de ecologische impact mee te wegen.



klik op een meting om de details te zien

klik rechtsboven de kaart om schermvullend te maken

Microwatt/m² (µW/m²)

Bekijk metingen in:

<https://petities.nl/petitions/start-ee-n-open-debat-over-5g-smart-cities-en-ai>

Petitie Stop ZE- zone

<https://stopzeroemissiezone.nl/>

STOPZEROEMISSIEZONE.NL

Waarom dit burgerinitiatief?

Het invoeren van zero-emissiezones in tal van Nederlandse steden gaat het bedrijfsleven, waaronder veel ZZP-ers en MKB-ers, ontzettend veel geld kosten. Dit omdat zij gedwongen worden om hun vrachtwagens en/of bestelbusjes te vervangen als zij de steden, die emissievrij willen worden, nog in willen komen. Dit voor ondernemers desastreuze beleid kan zelfs leiden tot faillissementen of gedwongen verhuizingen uit emissievrije steden, hetgeen slecht is voor de (lokale) economie.

Wat is een zero-emissiezone?

Gemeenten mogen vanaf 1 januari 2025 een stadsgebied aanwijzen waar geen zogenaamd vervuilende bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden. Hiermee willen gemeenten de fijnstof en CO₂-uitstoot in de steden verminderen. Dat gebied is een zero-emissiezone (ZE-zone). Dit voornemen is totaal overbodig omdat motoren van bestelbussen en vrachtwagens de afgelopen decennia al veel schoner zijn geworden en de ontwikkeling hieromtrent nog verder zal toenemen. Toch komen er in ongeveer 30 steden zero-emissiezones. Wanneer de zero-emissiezone ingaat, verschilt per stad.

Nadelen zero-emissiezones

Het emissievrij maken van steden heeft een majeure impact op de bestaande bedrijven. Een nieuwe dieselvrachtwagen kost circa €150.000, een elektrische is veel duurder: €250.000 tot €300.000. Nieuwe elektrische bestelbusjes, klein: €25.000 tot €30.000, middel: €30.000 tot €35.000 en groot: €50.000 tot €60.000. Dat is niet te betalen voor ZZP en MKB-ers. Daarnaast is het binnen sommige sectoren zelfs onmogelijk om te verduurzamen, denk aan visserijsector die vissers hebben die wel 3.000 kilo wegen, terwijl de trekkracht bij elektrische voertuigen wel onbehoude bij zo'n 1.400 kilo

In 2018 stemt de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug *tegen* slimme lantaarnpalen.



HOME PETITIE INFO BERICHTEN AANMELDEN NIEUWSBRIEF & ARCHIEF CONTACT **IK WIL ONDERTEKENEN**

Geplaatst op 14 maart 2018 ← Vorige Volgende →

Gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug stemt UNANIEM tegen slimme lantaarnpalen

“Historisch Besluit”

Gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug stemt UNANIEM tegen slimme lantaarnpalen

Dankzij de inspanningen van de werkgroep “Stralen doen we liever zelf” werd op 19 februari j.l. een speciale Raadsinfobijeenkomst georganiseerd om raadsleden, wethouder en ambtenaren te informeren over de gezondheidsrisico's van straling.



NIEUWS REGIO SPORT SHOW PLAY PODCAST PUZZEL

Verzet tegen ‘slimme’ lantaarnpaal in Utrechtse Heuvelrug

Een groep inwoners uit de gemeente Utrechtse Heuvelrug verzet zich tegen de komst van de ‘slimme’ lantaarnpalen. Ze vrezen voor de volksgezondheid en de privacy.

Bernie van Unen 08-01-18, 19:40



De groep ‘Stralen doen we liever zelf’ wil dat gemeente meer onderzoek doet naar de gevolgen van deze nieuwe lantaarnpalen en wil dat het college en de raad het besluit over de aanschaf voorlopig uitstelt. Volgende week donderdag hoopt de groep de raad toe te spreken om haar bezwaren toe te lichten.

Lantaarnpaal van de toekomst

De slimme straatlantaarn kent diverse toepassingen. De mogelijkheden van de lantaarnpaal van de toekomst zijn onder andere het op afstand beheren van verlichting, het in de lucht houden van een wifi-netwerk en het meten



Wij worden er niet blij van

Apeldoorn

uitrol van netwerk
van 5G kastjes
van de baan;

dankzij petitie
en inzet van
bewoners en
politieke
partijen

juni 2022



Stop Smart City Apeldoorn en de uitrol van de kastjes van Radioled

2.818 ondertekeningen

Apeldoorn heeft de twijfelachtige eer gekregen om als één van 36 steden in de wereld bij wijze van proef een zogenaamde 'Smart City' te worden. Hiertoe heeft zij onder andere het bedrijf RadioLED toestemming gegeven een infrastructuur op te zetten met multipoints: kleine datacenters aan lantaarnpalen.

Petitie

Wij

bezorgde burgers van Apeldoorn,

constateren

dat:

- > de gemeente Apeldoorn al is begonnen met het uitrollen van de 'Slimme Stad' zonder de burgers daarbij voldoende te hebben betrokken;
- > er al multipoints/witte kastjes aan lantaarnpalen hangen waarover weinig bekend of zeker is;
- > het onduidelijk is om hoeveel multipoints het gaat, op welke locaties en welke data er wordt verzameld;
- > er onduidelijkheid is over de aansprakelijkheid voor schade op het vlak van privacy en/of gezondheid.

en verzoeken

het Apeldoornse bestuur onmiddellijk te stoppen met het (laten) ophangen van de kastjes en het uitrollen van 'Smart

Ondertekenen

Naam

E-mailadres

Woonplaats

- Ja, mijn naam en woonplaats mogen publiek zichtbaar zijn onder de petitie.

[Ik onderteken deze petitie](#)

We e-mailen u een link waarmee u uw ondertekening kunt bevestigen. Uw gegevens worden niet doorgespeeld aan derden en blijven bij de Stichting Petities.nl. Meer hierover leest u in onze privacyverklaring.

**Ben je
enthousi-
ast?**

**Nodig mij uit om de
presentatie bij jullie te
houden.**

**Kom na afloop even naar
me toe!**